

高松市地域公共交通利便増進実施計画

高 松 市

目 次

第 1 章 本計画の趣旨	3
1.1 本市の現状と課題	3
1.2 これまでの取組	3
1.3 本市の進める公共交通ネットワークの再構築	4
1.4 計画作成の目的	4
第 2 章 計画の実施区域	5
第 3 章 計画の考え方	6
3.1 市域全体の移動デザイン	6
3.1.1 公共交通ネットワーク再構築の考え方	7
3.1.2 バス路線再編における基本的な考え方	8
3.2 段階的な再編	11
3.2.1 トリガー方式による段階的なバス路線再編	11
第 4 章 これまでの再編内容（第1段再編）	12
第 5 章 第2段再編	15
5.1 第 2 段再編の事業の内容・実施主体	15
5.2 第 2 段再編の狙い	28
第 6 章 地方公共団体による支援の内容	30
6.1 IC カード施策	30
6.2 ネットワークバスに対する支援	30
6.3 結節機能の整備	30
6.4 大型バス購入補助	31
6.5 バス待ち環境整備	31
第 7 章 実施予定期間	31
第 8 章 事業実施に必要な資金の額・調達方法	32
第 9 章 事業の効果	33
9.1 再編による事業の効果【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】	33
9.2 第 2 段再編による事業の効果	33
第 10 章 当該計画に関連して実施される事業	34
10.1 鉄道新駅の設置	34
10.2 公共交通空白地域等への対応	35
第 11 章 参考	37
11.1 再編の全体像【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】	37
11.1.1 現行バス路線図【H31.3 時点】	37
11.1.2 再編完了後バス路線図(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】	38
11.1.3 実施スケジュール(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】	39
11.2 タクシーを活用した新たな交通モード導入に向けた実証事業	40

11.3 市域外を含めた広域の移動デザイン	43
11.4 その他.....	43

第1章 本計画の趣旨

1.1 本市の現状と課題

本市では、モータリゼーションの進展を背景に、郊外において大規模小売店舗等が増加したほか、宅地開発が急速に進み、都市機能が拡散し、自家用車への依存が一層高まっている。その結果、公共交通の利用者は大きく減少し、市民生活の基盤である公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。また、人口減少、少子・超高齢社会に伴い労働人口は減少し、昨今、バスの運転手不足も深刻な問題となっている。

このまま公共交通が衰退することは、移動手段を持たない交通弱者の急増はもとより、温室効果ガス排出量の増加、中心市街地における商業業務機能の低下や、郊外への人口流出による社会的コストの増大など多くの弊害を招きかねず、ひいては地域社会の衰退を招くことが懸念される。

厳しい状況の中で持続可能な公共交通ネットワークを構築するとともに、持続可能な都市経営を実現し、市民が安心して暮せる QOL（生活の質）を確保するため、既存ストックを活用した、需要に応じた地域公共交通の再編が求められている。

1.2 これまでの取組

本市では、平成 22 年 11 月に「高松市総合都市交通計画」を策定し、平成 25 年 9 月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえ、これまで、公共交通の利用促進施策に取り組んでおり、近年、公共交通の利用者数は、増加傾向にある。

しかしながら、人口減少、少子・超高齢社会において地域の活力や地域公共交通ネットワークを維持・確保することは、本市においても喫緊の課題であり、このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することが必要になっている。

一方、平成 26 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正」が施行され、本市でもその法改正を受け、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画などまちづくりに関する計画の策定・見直しを行うとともに、地域公共交通網形成計画・再編実施計画など、公共交通に関する計画の策定を行っている。

また、平成 28 年度からスタートした「第 6 次高松市総合計画」では、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を重要な政策の一つとして掲げるとともに、平成 29 年 8 月に改定した「都市計画マスタープラン」において、集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すこととしている。

以上のような局面に対し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの下、過度に自動車に依存しないライフスタイルの実現とともに、公共交通と連携した二次交通（自転車等）の活用や、ICT や AI など新たな技術、また MaaS など国のモビリティに関する方針等との連携について検討し、市民を始め交通事業者など関係者の理解と参加の下、将来を見据えた、本市にふさわしい交通体系を構築することを目的として、「高松市総合都市交通計画」、「高松市地域公共交通網形成計画」（令和 2 年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法

律の改正により「地域公共交通計画」とみなされる)、「高松市地域公共交通再編実施計画」(同法改正により「地域公共交通利便増進実施計画」とみなされる)を、平成31年3月に改定した。

1.3 本市の進める公共交通ネットワークの再構築

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、まちづくりを進めていくこととしており、将来にわたり持続可能なネットワークの形成に向け、既存ストックを活用し、鉄道を基軸、バスをフィーダーとし、交通結節拠点整備・バス路線再編・交通系ICカードを活用したハード・ソフト両面からの施策により、持続性の高い公共交通体系に変えつつ、一定のサービス水準を維持しながら、需用に合わせた供給の最適化を行う「高松モデル」の考え方を軸に進める。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ。



図 1.1 高松市の進めるまちづくり

1.4 計画作成の目的

本計画は、「高松市地域公共交通計画」に示された理念や方針に基づき地域公共交通の再編を実践するために、市域全体の移動サービスのグランドデザインと共に具体的な再編路線の詳細を示した、「高松市地域公共交通利便増進実施計画」として、作成するものである。

第2章 計画の実施区域

本計画は高松市の全域を対象とする。

第3章 計画の考え方

3.1 市域全体の移動デザイン

本計画において、公共交通空白地域も含めた、市域全体の移動サービスのグランドデザインを示す。

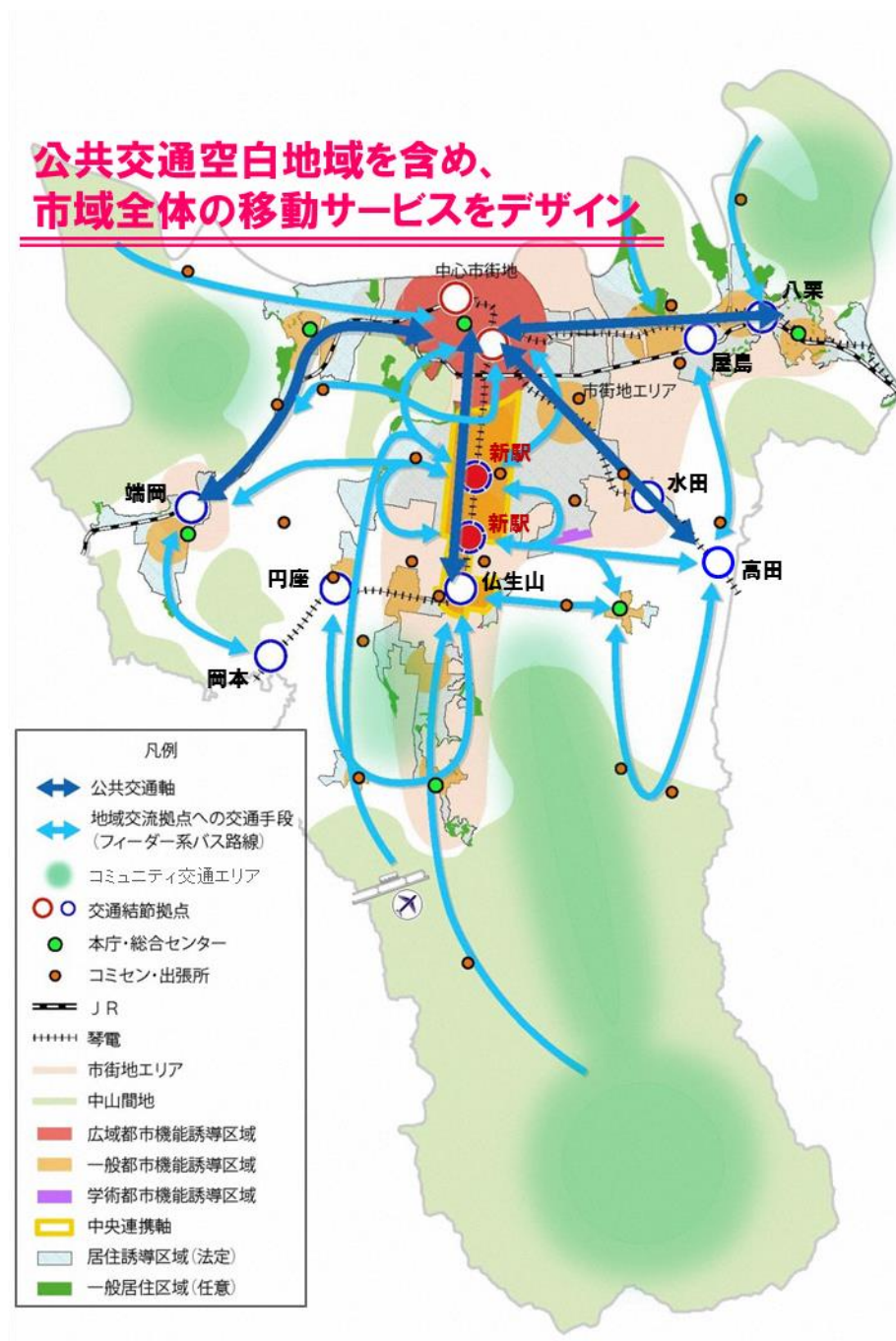


図 3.1 再編完了後路線図(イメージ図)

3.1.1 公共交通ネットワーク再構築の考え方

公共交通ネットワーク再構築の考え方は以下の通りとなっており、都心地域内、都心部縁辺地域、郊外部・中山間地域で再編の方向性を示している。

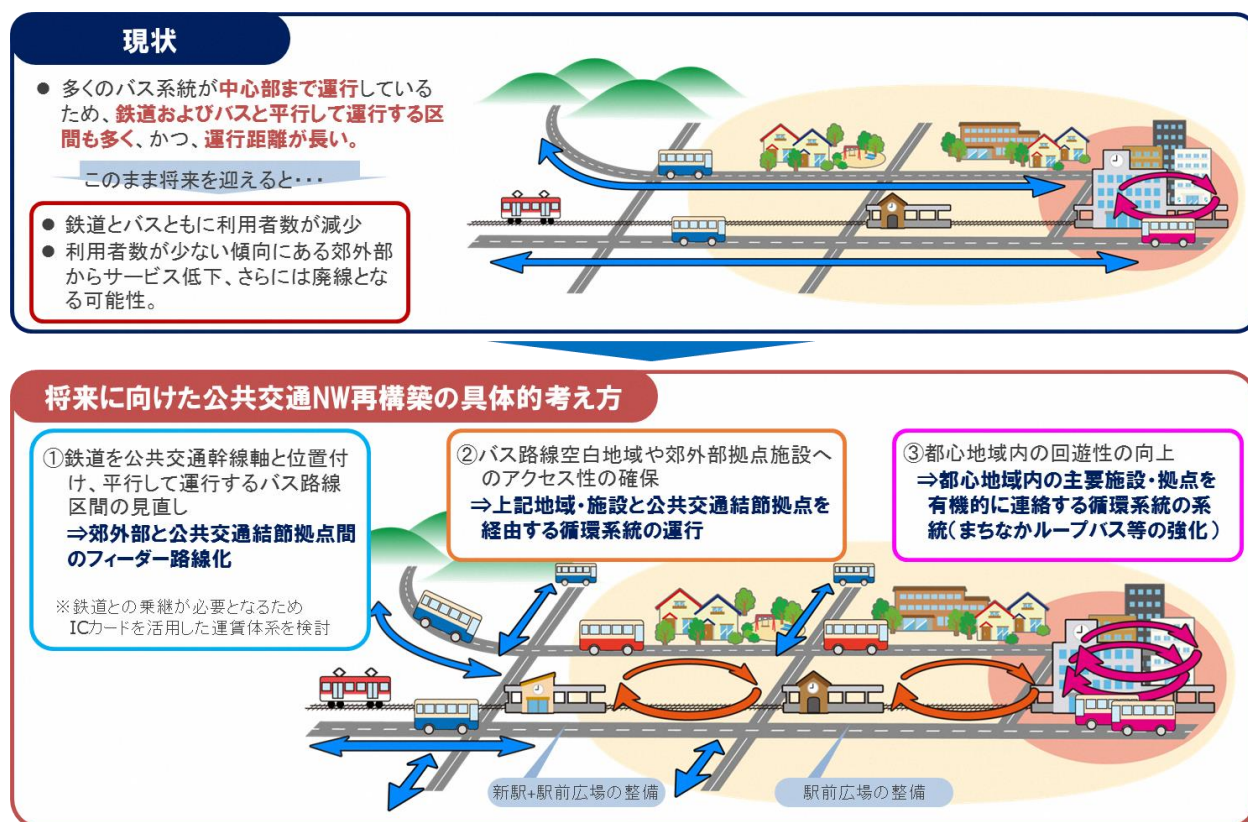


図 3.2 公共交通ネットワーク再構築の考え方

3.1.2 バス路線再編における基本的な考え方

「高松市地域公共交通計画」（令和3年9月改定）において、交通の将来ビジョンとして基本理念及び基本方針を掲げている。これらを踏まえた、バス路線再編に向けた基本的な考え方を以下に示す。

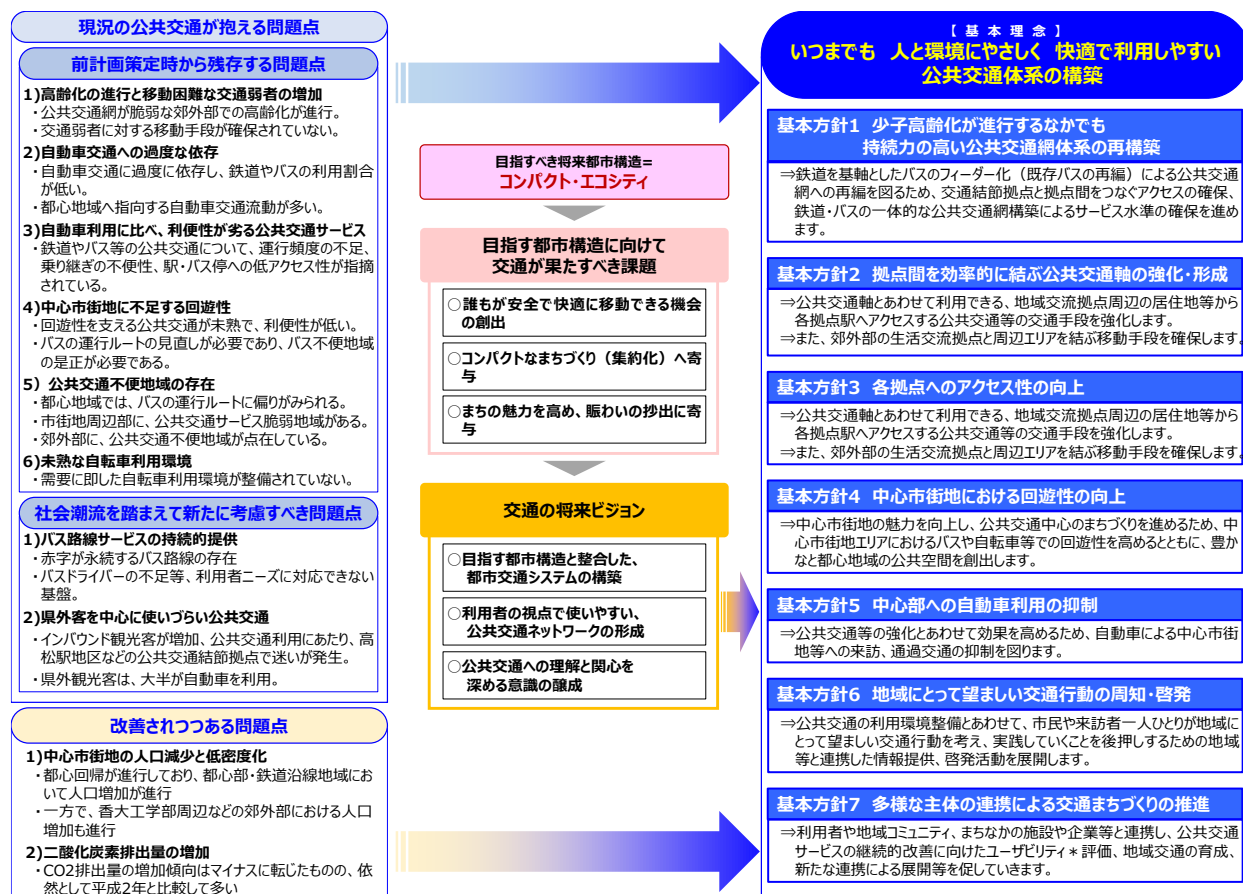


図 3.3 網形成計画における基本理念と基本方針

基本方針1 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築

拠点間の鉄道、基幹バス路線を公共交通軸として強化するとともに、それらを、誰もが使いやすいよう利便性を向上させる取組を進める。

具体的には、既存バス路線について、鉄道と路線バスの役割・機能を踏まえ、ことでん琴平線沿線に交通結節拠点としての機能を確保した新駅を整備し、そこを基点としたバス路線の再編を行う。

基本方針2 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成

基本方針3 各拠点へのアクセス性の向上

公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化する。また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保する。

具体的には、郊外部については、交通結節機能を併せ持つ新駅を基点としたバス路線の再編を図り、都心縁辺部については、複数の交通結節拠点を結ぶ環状ルートを再構築することによ

り、移動手段を確保する。

基本方針4 中心市街地における回遊性の向上

中心市街地の魅力を向上し、公共交通中心のまちづくりを進めるため、中心市街地エリアにおけるバスや自転車等での回遊性を高めるとともに、豊かな都心地域の公共空間を創出する。

具体的には、既存の中心市街地内を運行する循環バスについて、統廃合を含めた再編を図ることにより、中心市街地へのアクセス性向上、市街地内の回遊性向上を図る。

基本方針5 中心部への自動車利用の抑制

公共交通等の強化とあわせて効果を高めるため、自動車による中心市街地等への来訪、通過交通の抑制を図る。

具体的には、公共交通の利用を促進することにより、中心市街地への自動車による来訪交通の削減を図る。

基本方針6 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発

公共交通の利用環境整備とあわせて、市民や来訪者一人ひとりが地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していくことを後押しするための地域等と連携した情報提供、啓発活動を展開する。

具体的には、公共交通利用の促進を図るために、モビリティマネジメントの要素を取り入れた、広報や教育等の取組を行っていく。

基本方針7 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

利用者や地域コミュニティ、まちなかの施設や企業等と連携し、公共交通サービスの継続的改善に向けたユーザビリティ評価、地域交通の育成、新たな連携による展開等を促していく。

具体的には、公共交通を市民みんなで守り育てていく意識を醸成するとともに、地域と行政・事業者が連携し、地域が継続的に公共交通ネットワークを形成していく取組を行っていく。

前頁の考え方を踏まえ、バス路線再編において以下の4つの考え方を基本とし、再編を進めるものとする。

- ① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化(既存バスの再編)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上
- ④ 公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

また、併せて需要に応じたモードの検討を行うこととする。

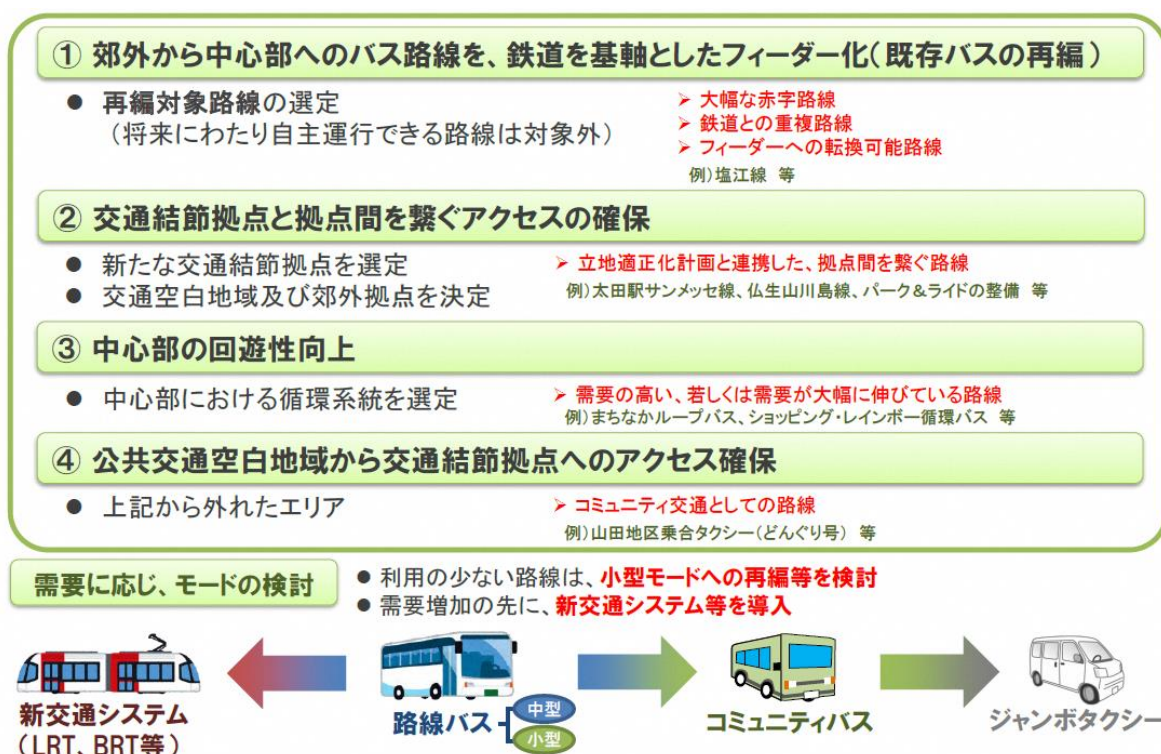


図 3.4 バス路線再編に向けた基本的な考え方

3.2 段階的な再編

3.2.1 トリガー方式による段階的なバス路線再編

ドラスティックに再編することについては、交通事業者との合意形成において、交通事業者の既存の利用者が離れることに対する懸念や、運転手不足の中での路線見直しによる、車両・人員・ダイヤ等の運用を変更することの複雑さ等があり、ハードルが高い。

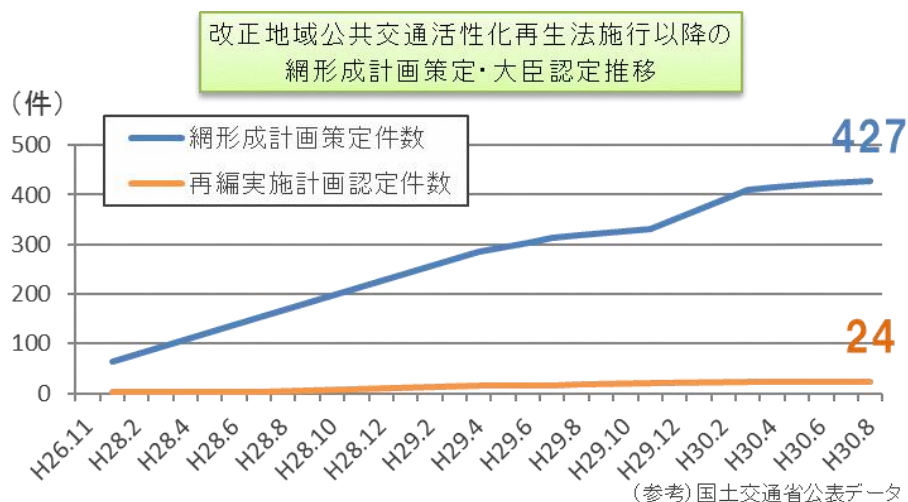


図 3.5 網形成計画策定・再編実施計画認定件数の推移

その解決手法として、本市では、結節拠点整備やソフト施策によりサービス水準を維持させつつ、既存ストック（運転手）の中で再編していく、トリガー方式による段階的なバス路線再編を進めていくこととしている。

【トリガー方式】

路線ごとに設定した条件を満たすものから、持続可能性を向上させられるよう再編を実施。トリガー（条件）は以下を想定。

①結節拠点整備

- ・ 仏生山駅整備（平成 30 年度完了）
- ・ 新駅（伏石駅）開業
- ・ 新駅（太田～仏生山駅間）開業
- ・ 既存鉄道駅（JR、ことでん）の結節機能強化
- ・ バスーバス乗継環境整備

②運転手の確保

- ・ 再編等による確保

③利用者の減少

⇒再編のスタートを切る条件を設定し、段階的に再編を進めていく。

第4章 これまでの再編内容(第1段再編)

「高松市地域公共交通再編実施計画（第1段）」については、令和2年2月28日に国土交通大臣認定を受け、令和2年6月10日から、再編路線による運行を開始した。

再編を行った路線について詳細を示す。

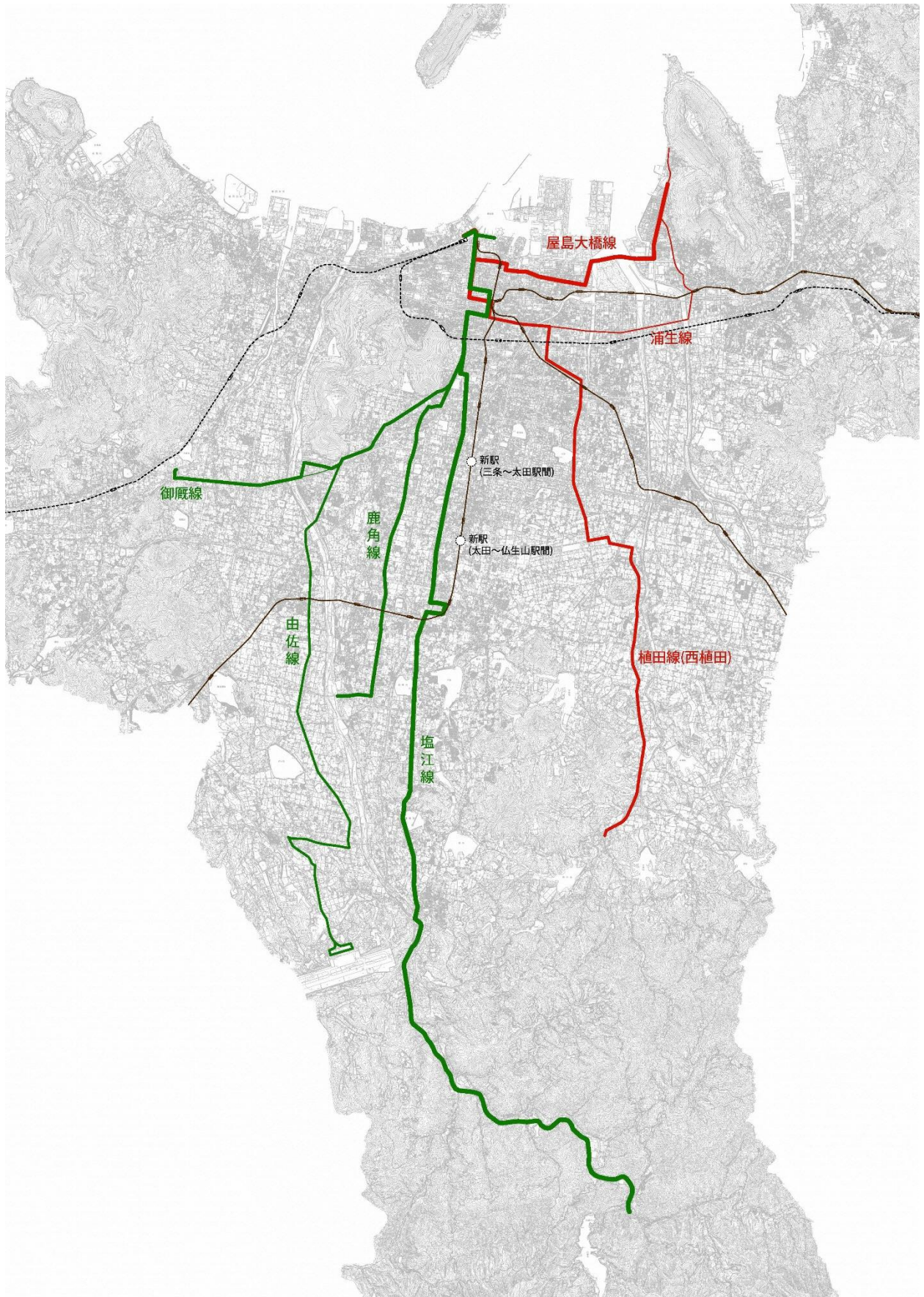
【補助系統路線】

運行補助	バス マップ 上の番 号	路線名	運行系統名	現運行便数 (便)				【再編後】 運行便数 (便)			
				平日		休日		平日		休日	
				下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り
廃止											
準幹線系統	79	浦生	浦生	3	3	3	3	0	0	0	0
減便											
準幹線系統	63	植田	サンメッセ西植田	9	9	9	9	5	5	5	5
休日減便											
地域間幹線系統	41	由佐	由佐空港	7	7	7	7	7	7	6	6
準幹線系統	47	御厩	御厩	10	10	10	10	10	10	8	8
地域間幹線系統	33	鹿角	香川中央高校	11	11	11	11	11	11	9	9
地域間幹線系統	53	塩江	塩江	14	14	14	14	14	14	12	12

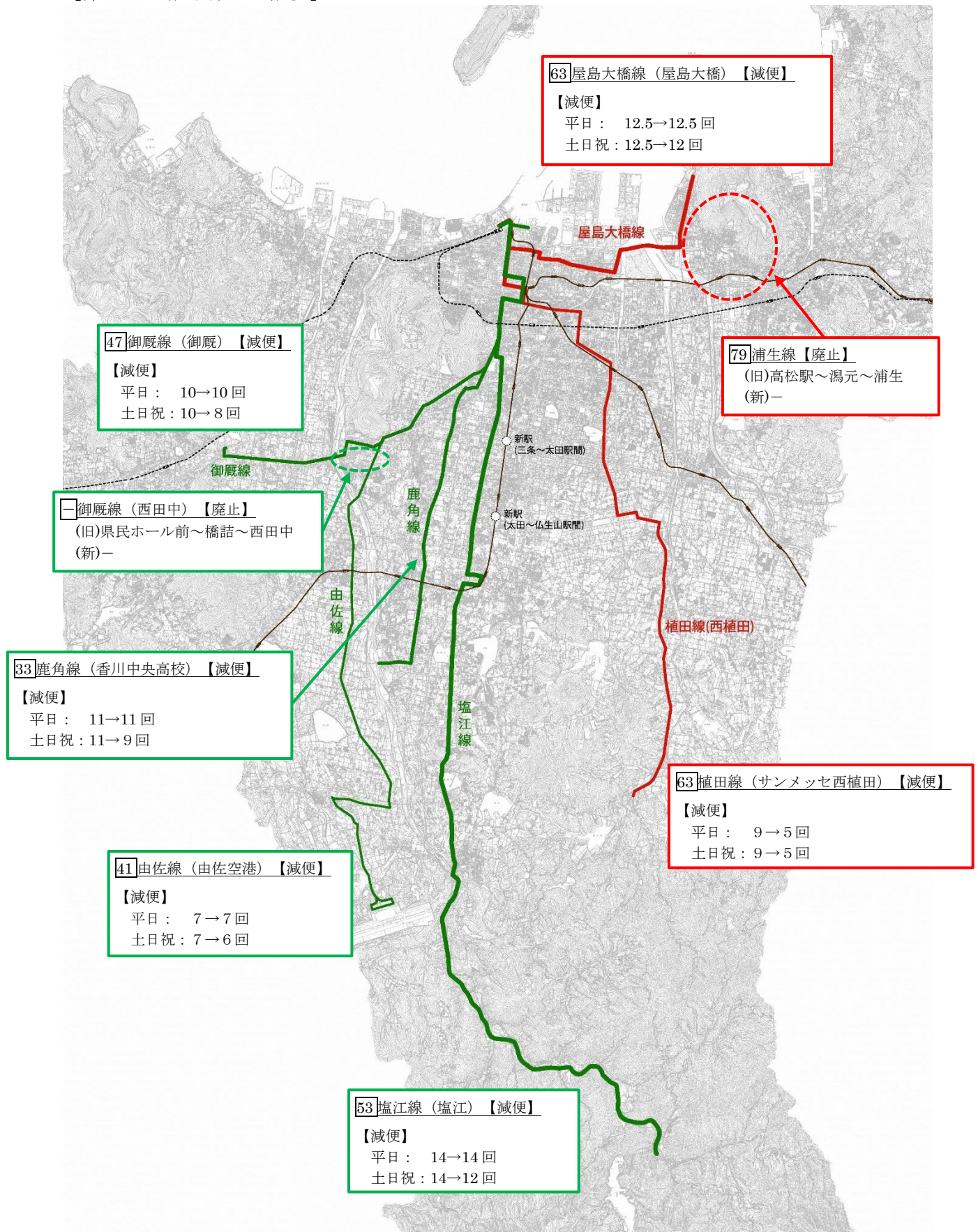
【事業者自主運行路線】

運行補助		バス マップ 上の番 号	路線名	運行系統名	現運行便数 (便)				【再編後】 運行便数 (便)			
					平日		休日		平日		休日	
					下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り
	自主運行	—	御厩	西田中	0	1	0	0	0	0	0	0
	自主運行	5	屋島大橋	屋島大橋	13	12	13	12	13	12	12	12

【第1段再編路線 再編前】



【第1段再編路線 再編後】



第5章 第2段再編

5.1 第2段再編の事業の内容・実施主体

「高松市地域公共交通利便増進実施計画（第2段）」として再編を行う路線について詳細を示す。

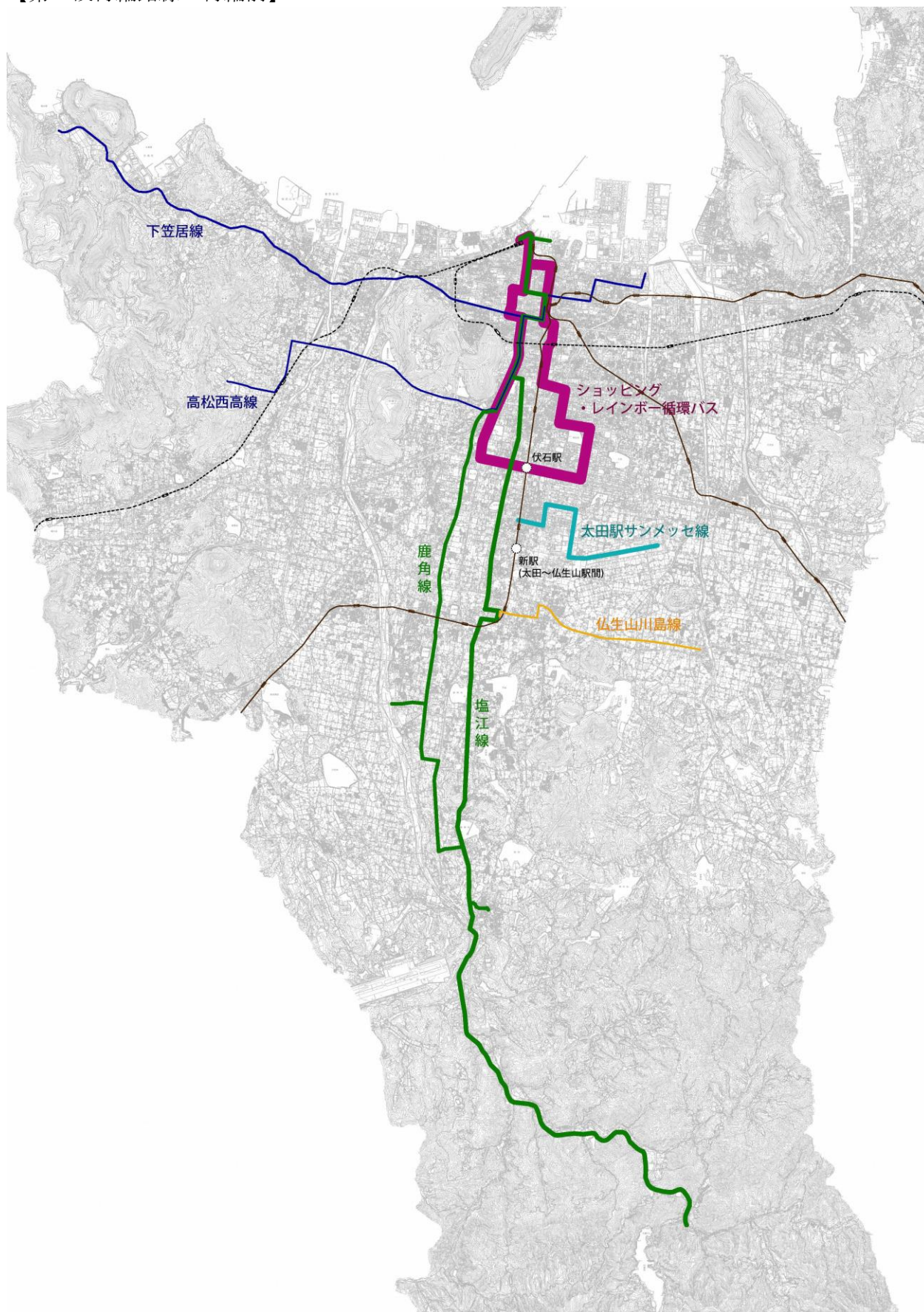
【補助系統路線】

運行補助	バス マップ 上の番 号	路線名	運行系統名	現運行便数 (便)						【再編後】運行便数 (便)					
				平日		土曜		日・祝日		平日		土曜		日・祝日	
				下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り
減便															
地域間幹線系統	53	塩江	塩江	14	14	12	12	12	12	9	9	9	9	9	9
運行経路変更 等															
準幹線系統	23	下笠居	県体弓弦羽	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
地域間幹線系統	33	鹿角	香川中央高校	11	11	9	9	9	9	15	15	12	12	12	12
地域間幹線系統	35	鹿角	日生ニュータウン	11	11	11	11	11	11	5	5	4	4	4	4
地域間幹線系統	51	塩江	岩崎	6	5	5	5	5	5	9	9	7	7	7	7
ネットワークバス	—	太田駅サンメッセ	太田駅サンメッセ	28	30	12	12	12	12	28	30	12	12	12	12
廃止															
ネットワークバス	—	仏生山川島	仏生山川島	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

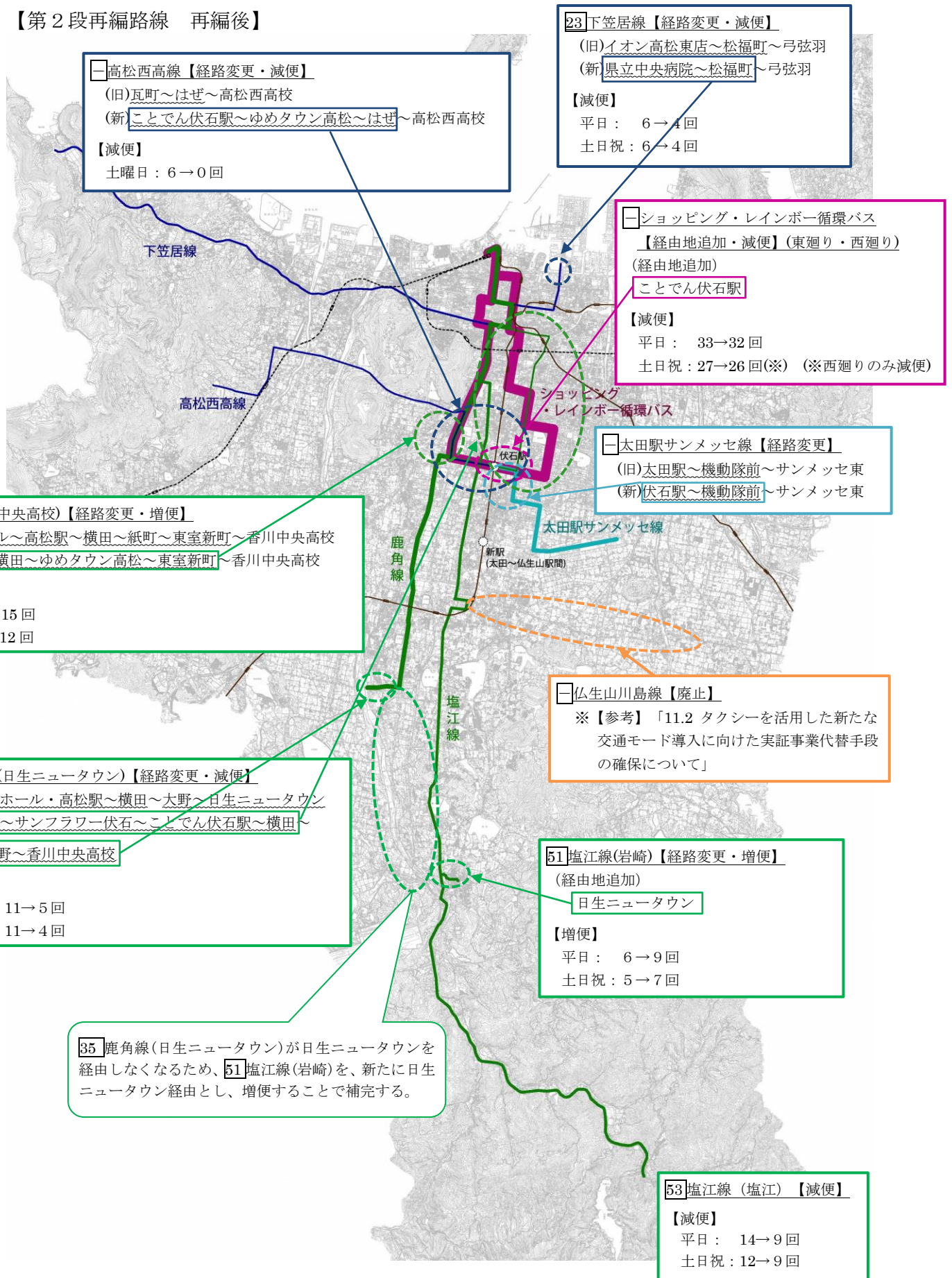
【事業者自主運行路線】

運行補助	バス マップ 上の番 号	路線名	運行系統名	現運行便数 (便)						【再編後】運行便数 (便)					
				平日		土曜		日・祝日		平日		土曜		日・祝日	
				下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り
減便															
自主運行	—	レインボー循環	S・レインボー循環バス (東廻り)	33	33	27	27	27	27	32	32	27	27	27	27
自主運行	—	レインボー循環	S・レインボー循環バス (西廻り)	33	33	27	27	27	27	32	32	26	26	26	26
運行経路変更 等															
自主運行	21	高松西高	高松西高	6	6	6	6	0	0	6	6	0	0	0	0

【第2段再編路線 再編前】



【第2段再編路線 再編後】



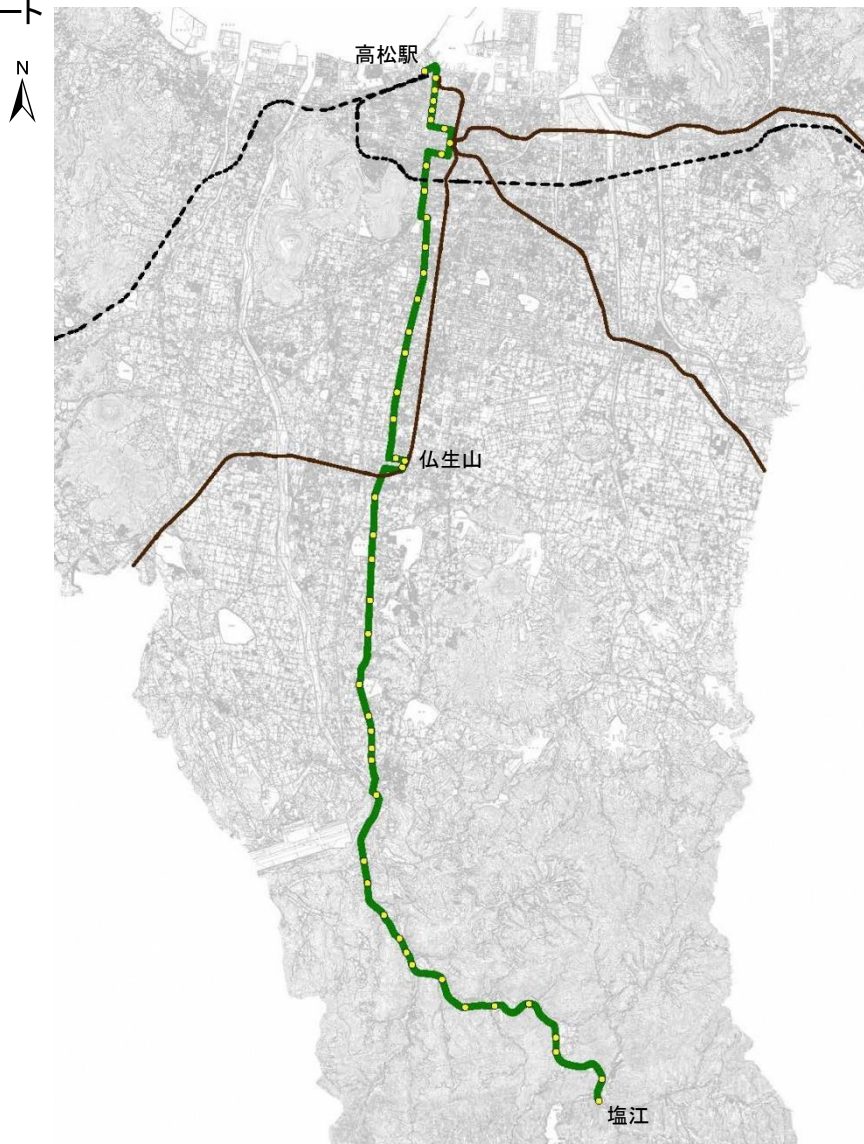
53 塩江線(塩江)【減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	塩江	塩江
新	塩江	塩江

項目		内容	
運行のねらい		塩江線については、仏生山駅以北で鉄道と重複していることから、運行回数を合理化(塩江系統を減便して、総運行回数を縮減)して効率性を確保する。 このうち塩江系統については、鮎滝～塩江の利用人数が少ないことから、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	仏生山	仏生山
	終点	塩江	塩江
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	14	9
	土曜	12	9
	休日	12	9

■ 運行ルート



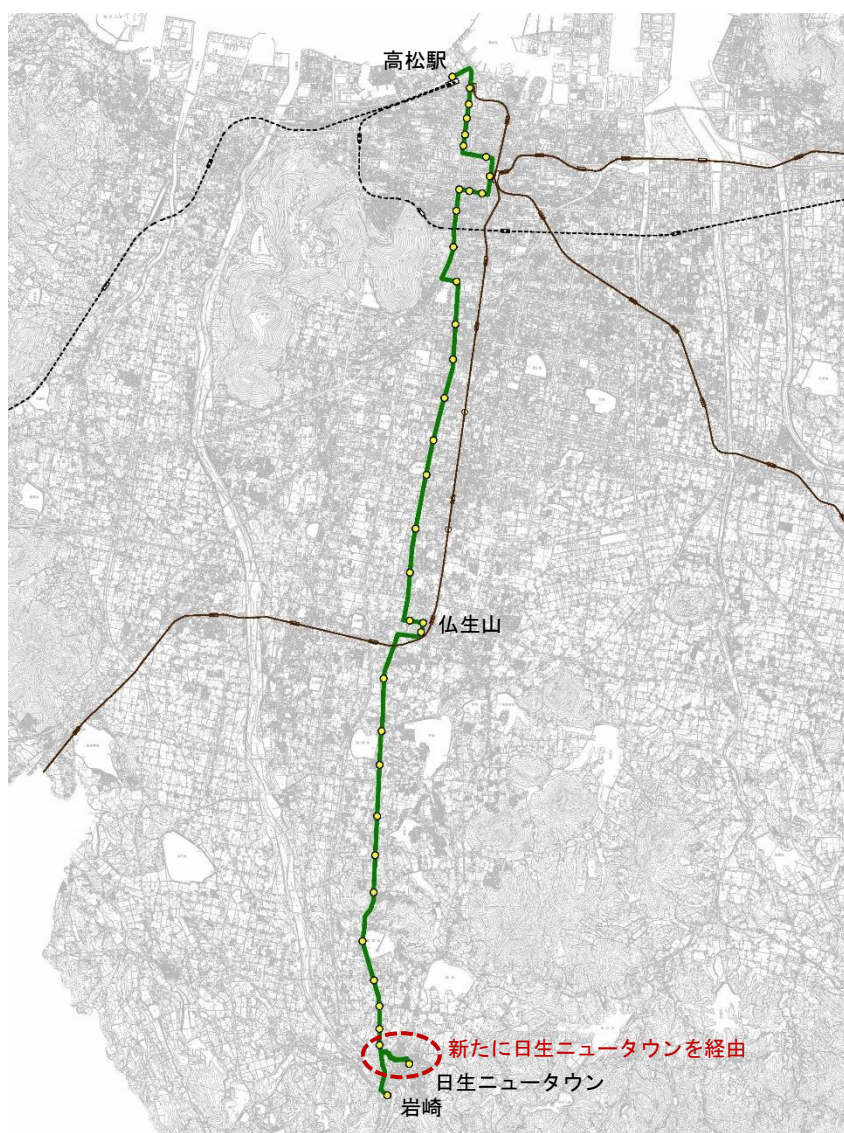
51 塩江線(岩崎)【経路変更・増便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	塩江	岩崎
新	塩江	岩崎

項目		内容	
運行のねらい		塩江線については、仏生山駅以北で鉄道と重複していることから、運行回数を合理化(塩江系統を減便して、総運行回数を縮減)して効率性を確保する。このうち岩崎系統については、塩江線全体の運行回数確保や、塩江系統よりも走行距離が短い本系統により、他路線(鹿角線)の廃止区間を効率的に代替(新たに日生ニュータウンを経由する経路変更)するため、増便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	仏生山	仏生山
	終点	岩崎	岩崎
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	6	9
	土曜	5	7
	休日	5	7

■ 運行ルート



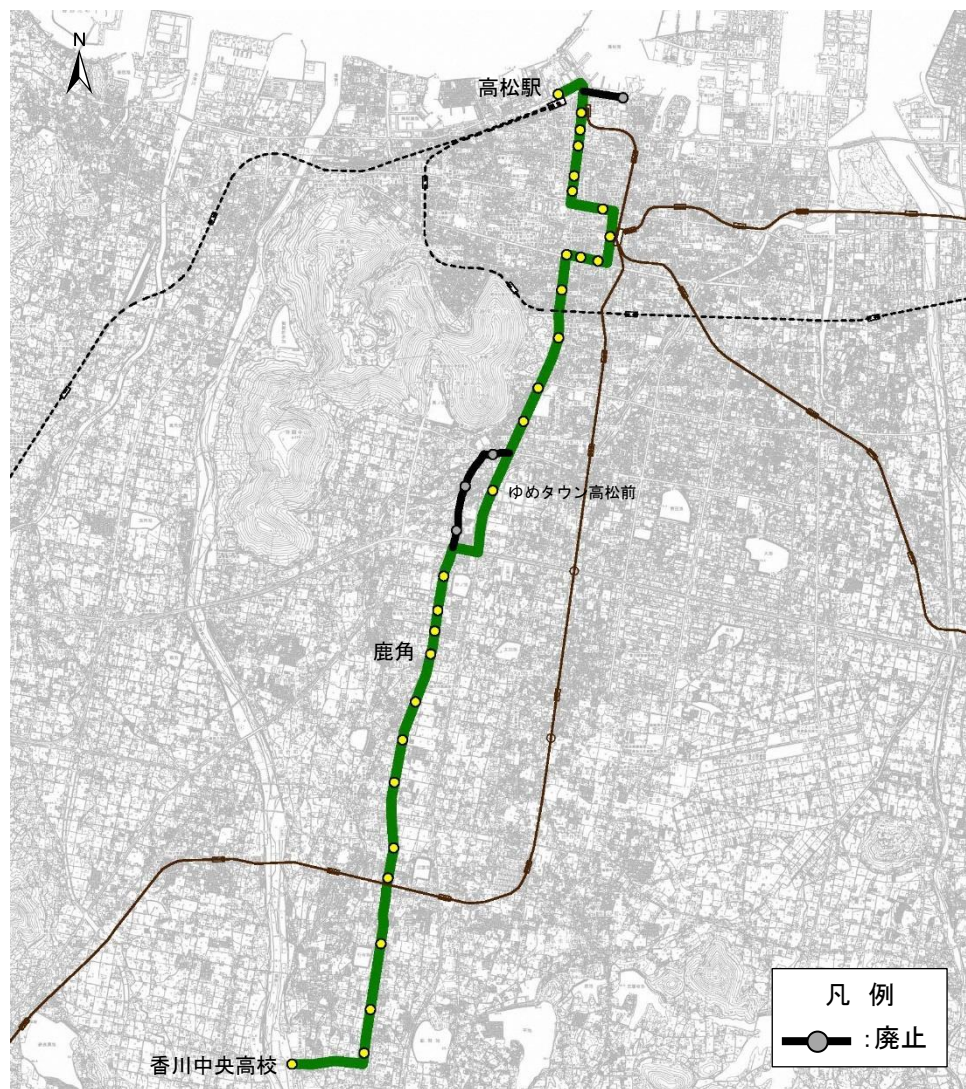
33 鹿角線(香川中央高校)【経路変更・増便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	鹿角	香川中央高校
新	鹿角	鹿角ゆめタウン

項目		内容	
運行のねらい		鹿角線については、市中心部において鉄道と重複していることから、運行回数を合理化(日生ニュータウン系統を減便して、総運行回数を縮減)して効率性を確保する。 このうち、香川中央高校線については、鹿角線全体の運行回数確保のため増便するほか、新たに商業施設(ゆめタウン高松)を経由する経路変更(はぜ～みどろ間は廃止)を行い、利便性向上を図る。 ※はぜ～みどろ間は路線廃止となるが、各停留所から概ね300mの範囲に別路線の停留所があり、代替可能。 また、運行効率化のため、他路線との重複区間(県民ホール前～高松駅)を廃止する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	県民ホール前	高松駅
	主な経由地	鹿角	ゆめタウン高松前
	終点	香川中央高校	香川中央高校
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	11	15
	土曜	9	12
	休日	9	12

■ 運行ルート



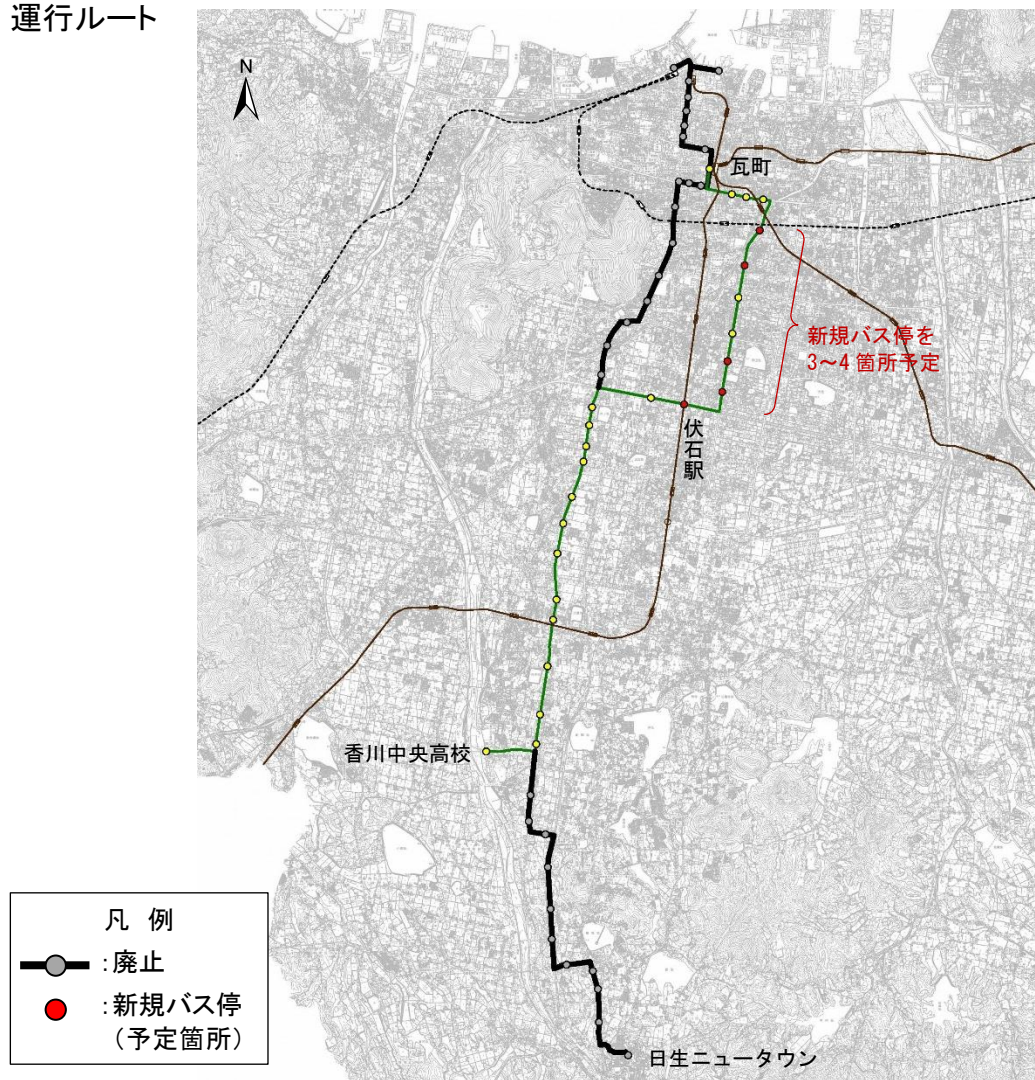
35 鹿角線(日生ニュータウン)【経路変更・減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	鹿角	日生ニュータウン
新	鹿角	鹿角伏石駅

項目		内容	
運行のねらい		鹿角線については、市中心部において鉄道と重複していることから、運行回数を合理化(日生ニュータウン系統を減便して、総運行回数を縮減)して効率性を確保する。 このうち、日生ニュータウン線については、鹿角線全体の運行回数合理化を図るため減便するほか、利用者が特に少ない区間(宮前～日生ニュータウン)と他路線との重複区間(県民ホール前～高松駅)を廃止する。 ※廃止区間にあたる日生ニュータウンについては、塩江線(岩崎)が新たに経由し代替輸送する。 また、新たに人口増加地域(サンフラワー通り、伏石駅周辺)を経由する経路変更(県民ホール～みどろ間は廃止)を行い、利便性向上を図る。 ※はぜ～みどろ間は路線廃止となるが、各停留所から概ね300mの範囲に別路線の停留所があり、代替可能。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	県民ホール前	瓦町
	主な経由地	鹿角	ことでん伏石駅
	終点	日生ニュータウン	香川中央高校
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	11	5
	土曜	11	4
	休日	11	4

■ 運行ルート



23 下笠居線(県体弓弦羽)【経路変更・減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	下笠居	県体弓弦羽
新	下笠居	県体弓弦羽

項目		内容	
運行のねらい		利用者が特に少ない区間(歯科医療センター・イオン高松東店～松福町2丁目)を廃止し、多くの利用が見込める目的施設(県立中央病院)を起点とする経路変更を行い、利便性向上を図る。 また、運行改善・ドライバー確保のため、利用状況に応じた減便を実施する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		準幹線系統	
		旧	新
系統	起点	歯科医療センター・イオン高松東店	県立中央病院
	主な経由地	宮脇町	瓦町
	終点	弓弦羽	弓弦羽
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	6	4
	土曜	6	4
	休日	6	4

■ 運行ルート



一 太田駅サンメッセ線【経路変更】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	太田駅サンメッセ	太田駅サンメッセ
新	太田駅サンメッセ	伏石駅サンメッセ

項目		内容	
運行のねらい		既存鉄道駅とバス停との距離が離れているため、ことでん新駅「伏石駅」を起終点とすることで、鉄道との乗継利便性向上を図る。 また、都市計画マスタープラン及び高松市立地適正化計画に中央連携軸として位置付けられた交通結節拠点（伏石駅）と、学術研究拠点（香川インテリジェントパーク）を結ぶ交通サービスとしての役割を担う。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		ネットワークバス	
		旧	新
系統	起点	太田駅	伏石駅
	主な経由地	サンメッセ東	県立図書館・文書館前
	終点	太田駅	サンメッセ東
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回／日)	平日	30	30
	土曜	12	12
	休日	12	12

■ 運行ルート



凡 例	
●	:新規バス停 (予定箇所)

一 仏生山川島線【廃止】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	仏生山川島	仏生山川島
新	—	—

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため廃止する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		ネットワークバス	
		旧	新
系統	起点	市立みんなの病院	—
	主な経由地	三谷出張所	—
	終点	山田支所	—
車両		中型	—
運行日		通年	—
運行回数 (回／日)	平日	9	—
	土曜	0	—
	休日	0	—

■ 運行ルート



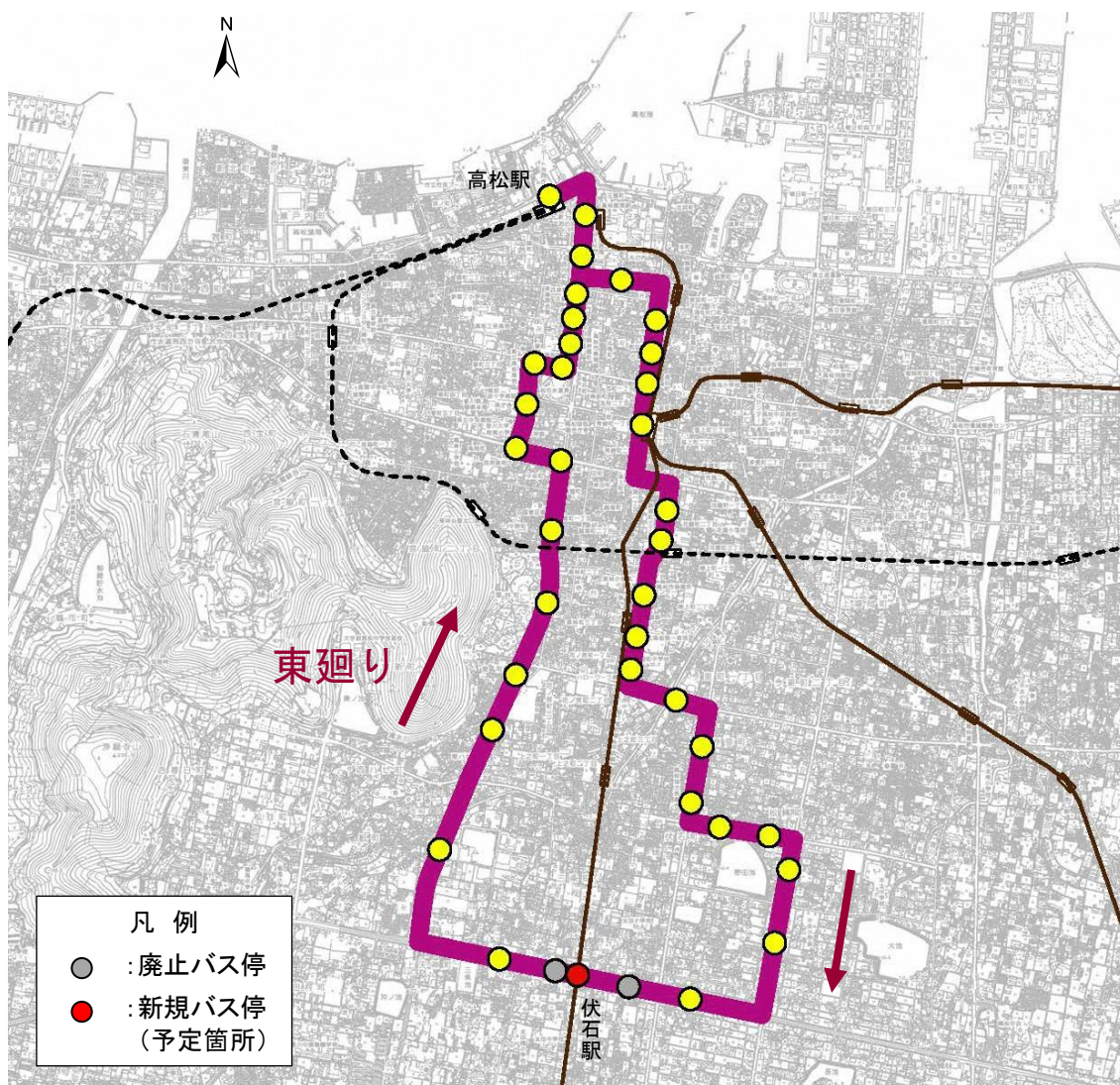
— レインボー循環(S・レインボー循環バス)(東廻り)【経路地追加・減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名	
旧	レインボー循環	S・レインボー循環バス	(東廻り)
新	レインボー循環	S・レインボー循環バス	(東廻り)

項目		内容	
運行のねらい		高松市南部の人口増加地域(ことでん琴平線沿線)から街中(ゆめタウン高松やレインボー通り方面)への回遊性向上を図るため、交通結節拠点である、ことでん新駅「伏石駅」に接続することで、鉄道との乗継利便性向上を図る。また、平日の最終便については、利用者が少ないことから、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		自主運行路線	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	東廻り	東廻り
	終点	高松駅	高松駅
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	33	32
	土曜	27	27
	休日	27	27

■ 運行ルート



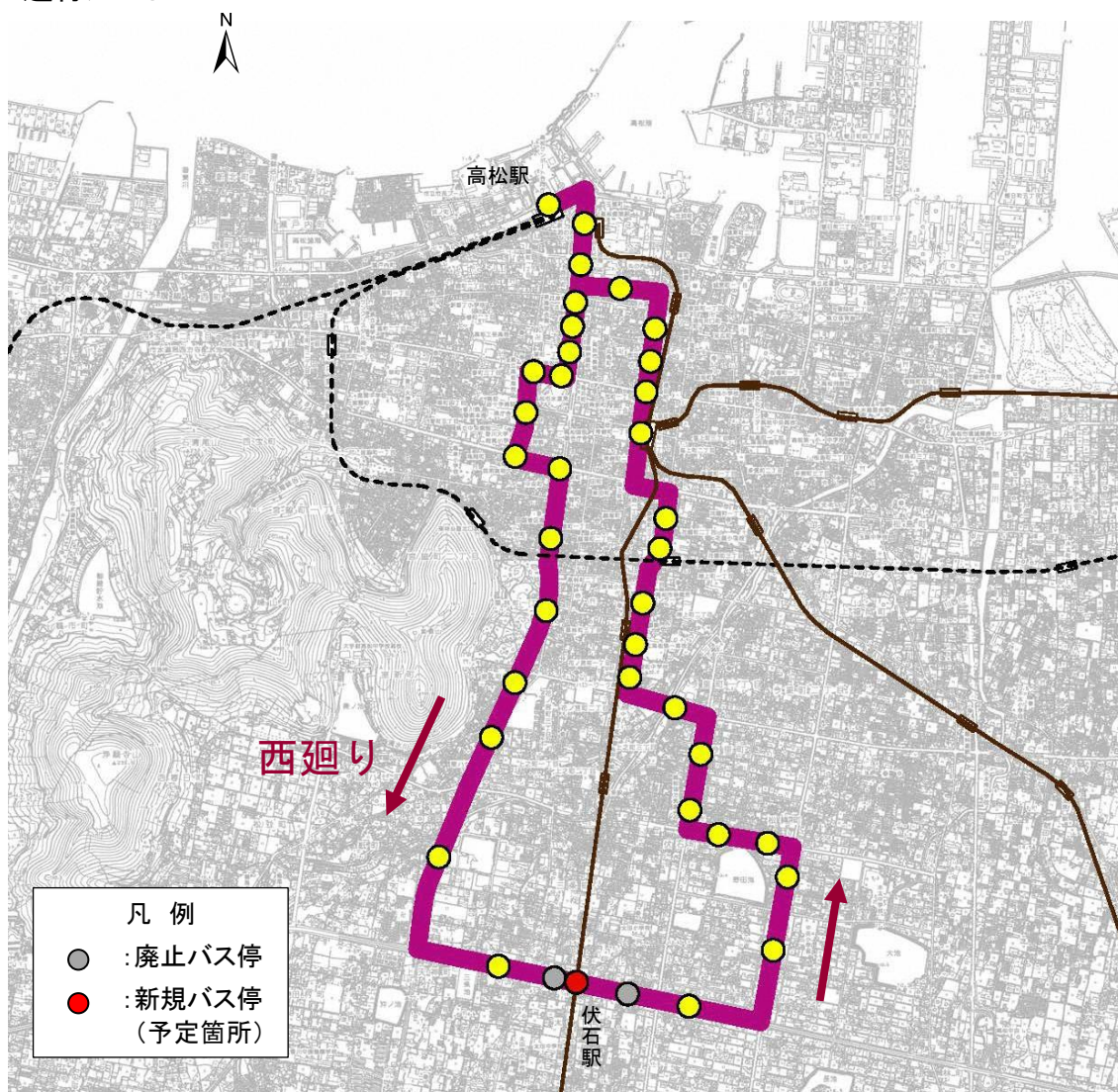
— レインボー循環(S・レインボー循環バス)(西廻り)【経路地追加・減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	レインボー循環	S・レインボー循環バス
新	レインボー循環	S・レインボー循環バス (西廻り)

項目		内容	
運行のねらい		高松市南部の人口増加地域(ことでん琴平線沿線)から街中(ゆめタウン高松やレインボー通り方面)への回遊性向上を図るため、交通結節拠点である、ことでん新駅「伏石駅」に接続することで、鉄道との乗継利便性向上を図る。また、平日の最終便については、利用者が少ないことから、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		自主運行路線	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	西廻り	西廻り
	終点	高松駅	高松駅
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	33	32
	土曜	27	26
	休日	27	26

■ 運行ルート



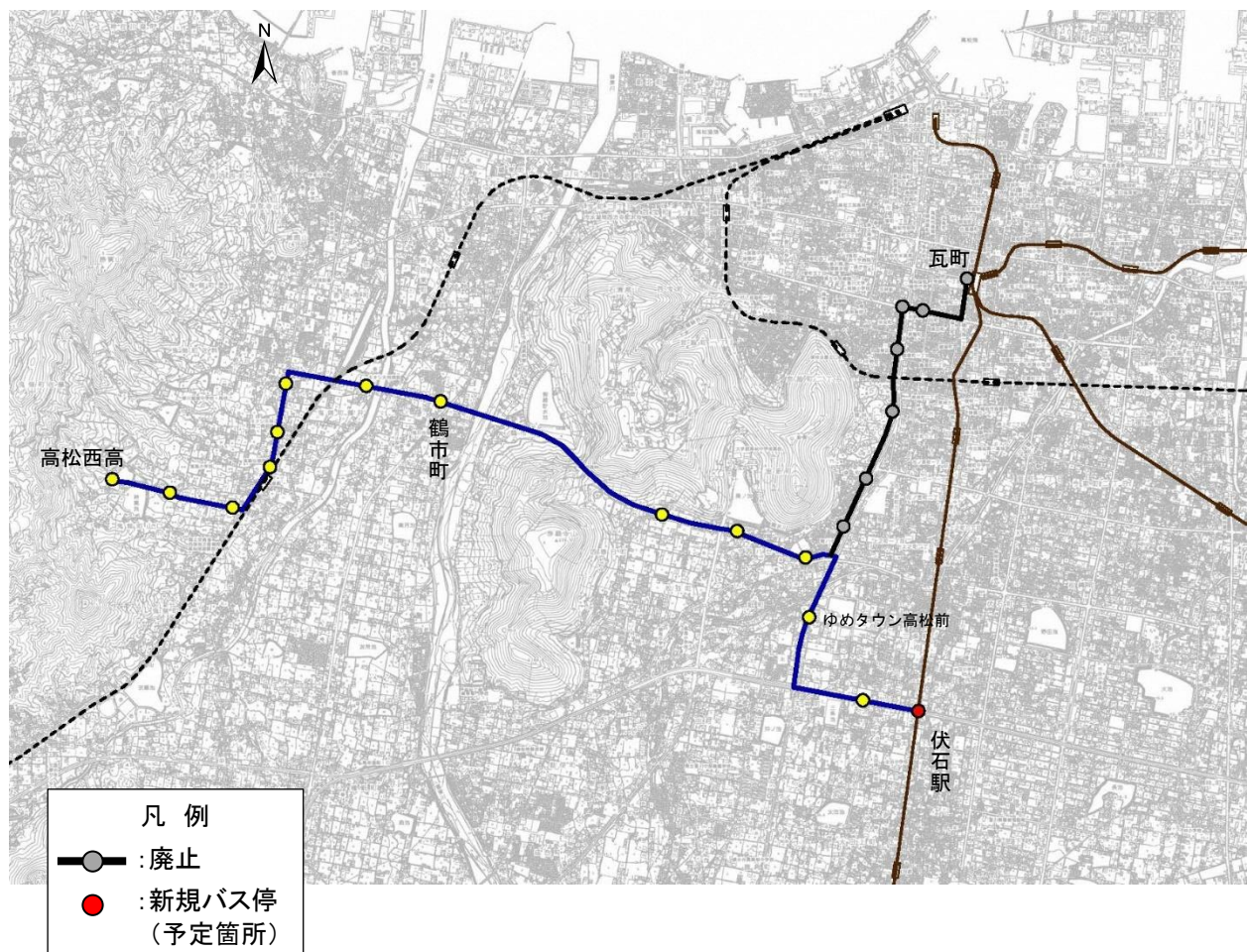
21 高松西高線(高松西高)【経路変更・減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	高松西高	高松西高
新	高松西高	高松西高

項目		内容	
運行のねらい		人口が多く通学利用の多い高松市中南部から高松西高校へのアクセスを改善するため、経路変更を実施する(起点を瓦町駅から伏石駅へ変更)。併せて、新たに商業施設(ゆめタウン高松)を経由する経路変更を行い、利便性向上を図る。 また、土曜日については、利用者が少ないことから、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		自主運行路線	
		旧	新
系統	起点	瓦町	ことでん伏石駅
	主な経由地	鶴市町	鶴市町
	終点	高松西高	高松西高
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	6	6
	土曜	6	0
	休日	0	0

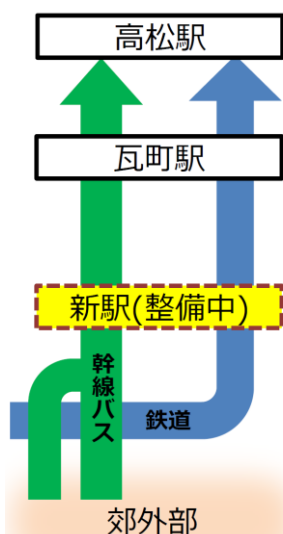
■ 運行ルート



5.2 第2段再編の狙い

3.1.1 で示す公共交通ネットワーク再構築の考え方及び、3.1.2 に示すバス路線再編における基本的な考え方に基づき、再編を行う。

【再編前】



【課題】

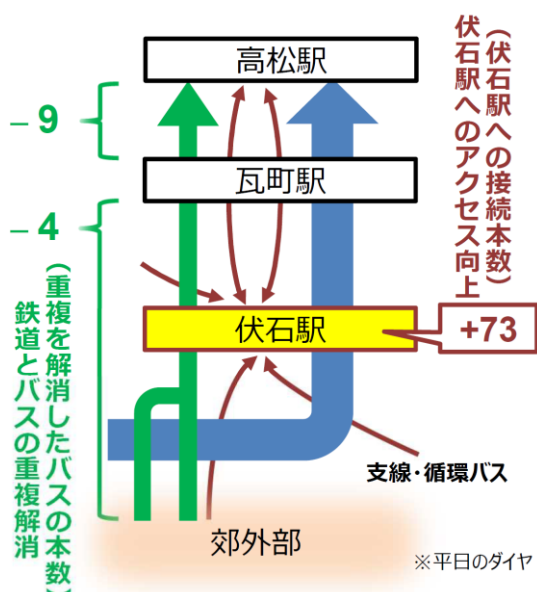
- 鉄道と並行してバスが運行しており、非効率
- 長大路線となっていることで、需用に合わせた供給の最適化が困難

課題解決方法

- 市中心部における鉄道との重複路線について、伏石駅の整備に併せ、郊外から中心部へのバス路線を結節させ、フィーダー化することにより効率化を図る。
- 商業施設や商業エリアを経由する経路変更により、利便性向上を図る。
(鹿角線、高松西高線)



【再編後】



【得られる効果】

- 鉄道との重複を解消
- 主要施設や交通結節拠点を有機的に連絡する循環系等の運行により、利便性を確保
- 郊外から中心部へのバス路線のフィーダー化により、効率性を確保
- 交通結節拠点間と拠点間を繋ぐことによりアクセス性を確保及び利便性を向上

第2段再編の狙い（まとめ）

重複路線、長大路線等の課題解決のため、幹線の合理化及びフィーダーへの移行等の再編を実施する。

その際に生じる乗継抵抗については、駅舎及び駅前広場を整備することにより結節性を高めるとともに、運賃抵抗については、交通系 IC カード「IruCa」を活用した運賃割引施策を実施する。

以上のように、再編によりサービスの効率性を向上させつつ、ハード・ソフト事業の施策のパッケージにより利便性を向上させ、収支の改善を目指す。

第6章 地方公共団体による支援の内容

バス路線再編を進めるに当たり、本市による支援の内容を示す。

6.1 IC カード施策

ことでの発行する交通系 IC カード「IruCa」を活用した、乗り継ぎ抵抗等を軽減する施策を実施することで、乗り継ぎ時の煩わしさを解消し、公共交通の利便性向上を図る。

(1) 電車・バス乗継割引拡大制度

IruCa を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））を乗り継いだ際に、乗り継ぎ運賃割引が適用される。交通事業者が行う 20 円の割引に、市が 80 円を追加で負担し 100 円を割り引くことで、乗り継ぎに伴う運賃抵抗を軽減する。

(2) 高齢者運賃半額制度

ゴールド IruCa は、高松市に在住する 70 歳以上の方を対象に、IruCa を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））の運賃が半額になる制度で、通常金額からの差額を市が負担している。これにより、高齢者の移動の利便性を向上させ、外出の機会を増やし、生きがいや健康づくりに取り組むとともに、公共交通の利用促進を図る。

(3) バス・バス乗継割引制度

IruCa を導入している路線バスとコミュニティバスを乗り継いだ際に、100 円の乗り継ぎ運賃割引が適用される制度で、現行では、国分寺町コミュニティバス、塩江町コミュニティバス、山田地区乗合タクシーの乗り継ぎが対象となっており、通常金額からの差額を市が負担している。割り引きを行うことで、乗り継ぎに伴う運賃抵抗を軽減するとともに、制度の活用により、公共交通空白地域でのコミュニティバスの導入の後押しとなることを期待している。

6.2 ネットワークバスに対する支援

国・県の補助対象ではないが、持続可能な公共交通ネットワークの構築に資するネットワークバス※として認定した路線に対し、市が補助を行う。

※ネットワークバス：

多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた効率的な公共交通ネットワークの構築に資する路線であり、原則として集約拠点内の鉄道駅と結節し、かつ、既存の鉄道及び路線バスのルートと重複せず、日常生活を営む上で必要な施設を効率的に結ぶもの。

既存ネットワークバス路線：まちなかループバス、太田駅サンメッセ線、仏生山川島線

6.3 結節機能の整備

再編では、郊外部から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化にすることから、乗り継ぎ抵抗が発生する。この抵抗を緩和するため、乗継割引等のソフト施策に加えて、シームレスな乗り継ぎを達成するための駅前広場整備等のハード施策を実施している。

例：ことでん新駅（伏石駅）及び（太田～仏生山駅間）整備、ことでん仏生山駅整備

6.4 大型バス購入補助

バス利用者の利用環境の向上による利便性向上、また需要に合わせたモード変更等を目的に、交通事業者が大型ノンステップバスを購入する場合に費用の一部を補助している。

6.5 バス待ち環境整備

バスの待合環境の向上並びにバス交通の利用促進及び活性化を図るため、交通事業者が待合室、上屋、ベンチ等を整備する場合に費用の一部を補助している。

第7章 実施予定期間

本計画の実施予定期間については、ことடன்新駅（伏石駅）の整備にあわせ、令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

第8章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

【補助系統路線】

項目		運行補助	支出 (千円)	収入 (千円)	調達方法		実施 年度
					調達主体	補助金等	
減便							
1	塩江線(塩江) 【減便】	地域間幹線系統	58,520	21,322	事業者	地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金(地域間幹線系 統確保維持費国庫 補助金)	R4～R7
運行経路変更 等							
2	下笠居線(県体弓弦羽) 【経路変更・減便】	準幹線系統	14,260	6,448	事業者	高松市生活交通路 線等維持費補助金 (準幹線系統)	R4～R7
3	鹿角線(香川中央高校) 【経路変更・増便】	地域間幹線系統	41,875	27,601	事業者	地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金(地域間幹線系 統確保維持費国庫 補助金)	R4～R7
4	鹿角線(日生ニュータウ ン) 【経路変更・減便】	地域間幹線系統	13,800	8,302	事業者	地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金(地域間幹線系 統確保維持費国庫 補助金)	R4～R7
5	塩江線(岩崎) 【経路変更・増便】	地域間幹線系統	37,299	22,144	事業者	地域公共交通確保 維持改善事業費補 助金(地域間幹線系 統確保維持費国庫 補助金)	R4～R7
6	太田駅サンメッセ線 【経路変更】	ネットワークバス	30,710	11,903	事業者	高松市生活交通路 線等維持費補助金	R3～R7

【事業者自主運行路線】

項目		運行補助	支出 (千円)	収入 (千円)	調達方法		実施 年度
					調達主体	補助金等	
減便							
8	レインボー循環(S・レイン ボー循環バス)(東廻り) 【減便】		56,639	45,501	事業者	—	R3～R7
	レインボー循環(S・レイン ボー循環バス)(西廻り) 【減便】		56,453	46,072	事業者	—	R3～R7
運行経路変更 等							
10	高松西高(高松西高) 【経路変更・減便】		9,614	7,791	事業者	—	R4～R7

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達がなされない場合があります。

第9章 事業の効果

9.1 再編による事業の効果【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】

これまで乗継割引施策を展開し、乗継抵抗を緩和することで、鉄道を基軸とし、バスをフィーダーとする公共交通ネットワークに再構築しても鉄道・バスともに利用者数は増加し、収支も改善し得ることが明らかとなっている。

(事業の効果)

- ・バス路線の利用者については1日の総利用者が1%向上
- ・鉄道の利用者については1日の総利用者数が4%向上
- ・収支は鉄道、バスを合わせて60%向上

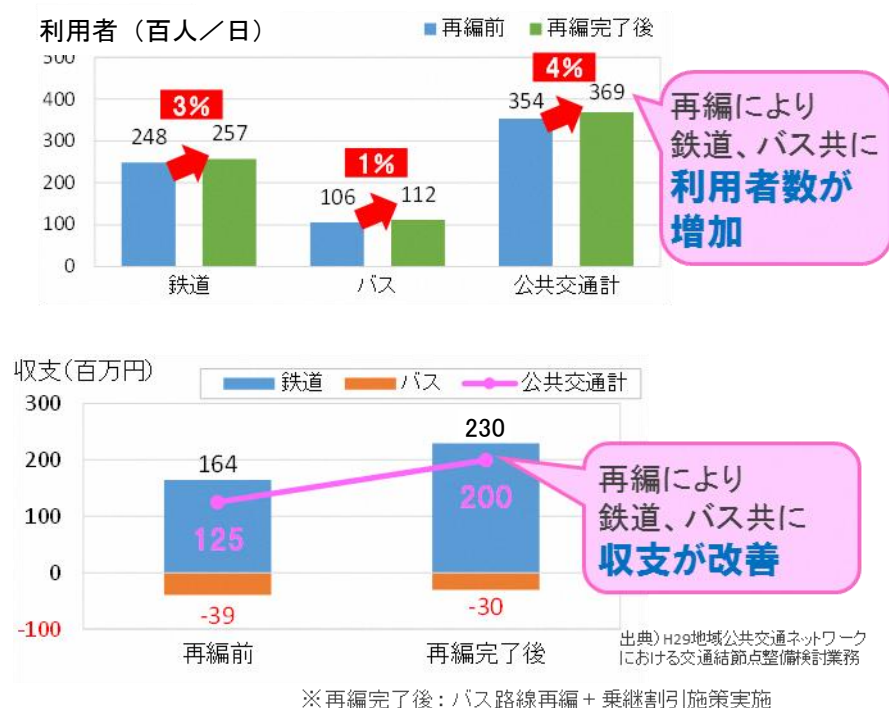


図 9.1 再編に伴う利用者・収支の状況

9.2 第2段再編による事業の効果

第2段再編による効果について記載する。

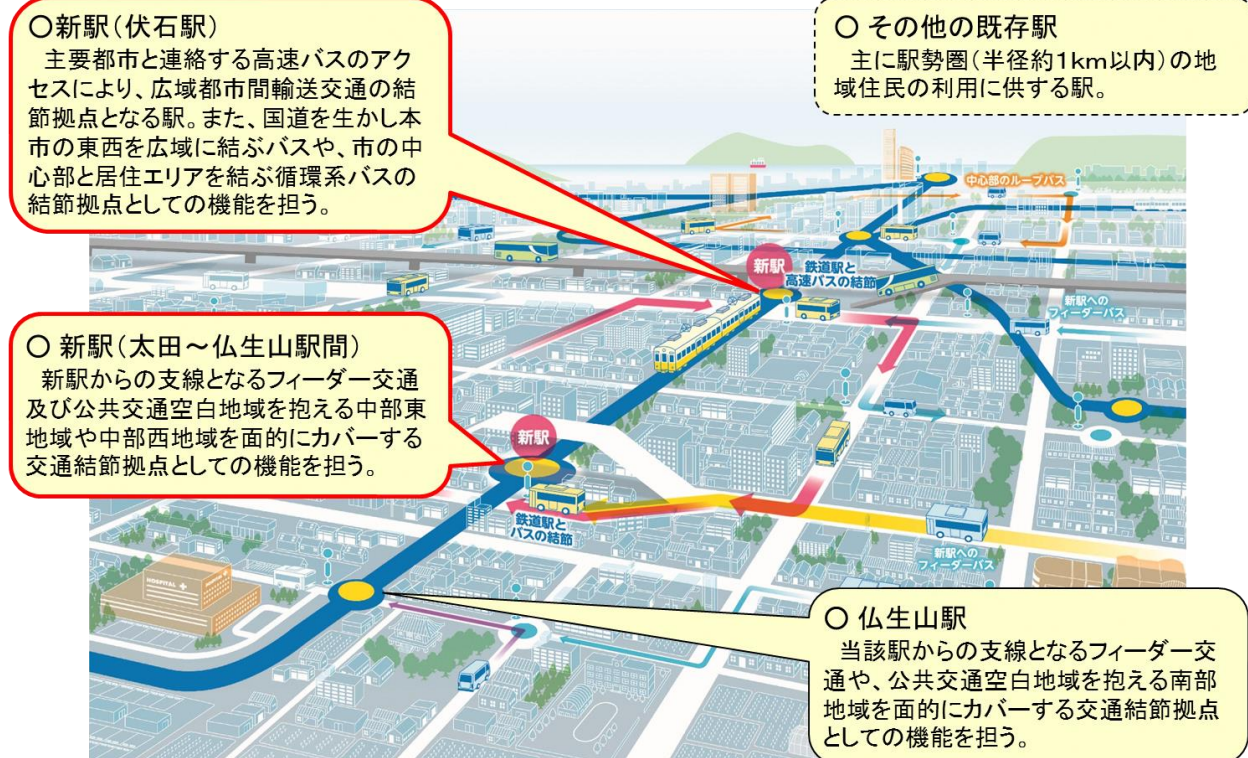
	利用者数 (人)	事業収入 (千円)	支出 (千円)	事業者負担額 (千円)	公的負担額 (千円)	収支率 (%)
実績	975,372	188,097	373,568	56,284	185,471	50.4%
想定	1,084,872	197,085	319,169	33,686	122,085	61.7%
改善見込み (想定－実績)	109,500	8,988	-54,399	-22,599	-63,386	11.3%

第10章 当該計画に関連して実施される事業

10.1 鉄道新駅の設置

鉄道新駅の設置により、駅へのアクセス性を高めるなど鉄道の利便性向上を目指す。

ことでん琴平線において、「三条～太田駅間」「太田～仏生山駅間」で計画されている新駅整備を推進する。



ことでん琴平線「三条～太田駅間」に整備した新駅「伏石駅」は、令和2年11月28日に駅舎をオープンし、令和3年4月1日には南口を一部供用開始した。駅前広場を含めたグランドオープンについて、令和3年中を目指している。

新駅（伏石駅）イメージパース及び整備状況

【駅前広場（北東方向から）】



【駅構内】



10.2 公共交通空白地域への対応について

バス路線再編における基本的な考え方の一つとして、公共交通空白地域も含めた、市域全体を対象とする移動デザインについて、視点による線引きを行う。

【①～④：都市経営の視点から、公共交通として支援対象となる路線】

移動手段に対して需要が見込める地域については、都市経営の視点から、交通政策上必要な路線として位置付け、幹線である路線バスや地域主体による生活の足の確保に対する支援を進める。

特に、公共交通空白地域（④）については、コミュニティ交通として地域が継続的に運行できるよう、地域において抽出される課題に対して、地域が行政や事業者と連携して需要に応じた議論・実践ができる、新たな試験運行補助制度を構築しており、地域は、その制度を活用しながら、持続可能な公共交通の在り方を考え、需要を確保できるような仕組みを検討する。

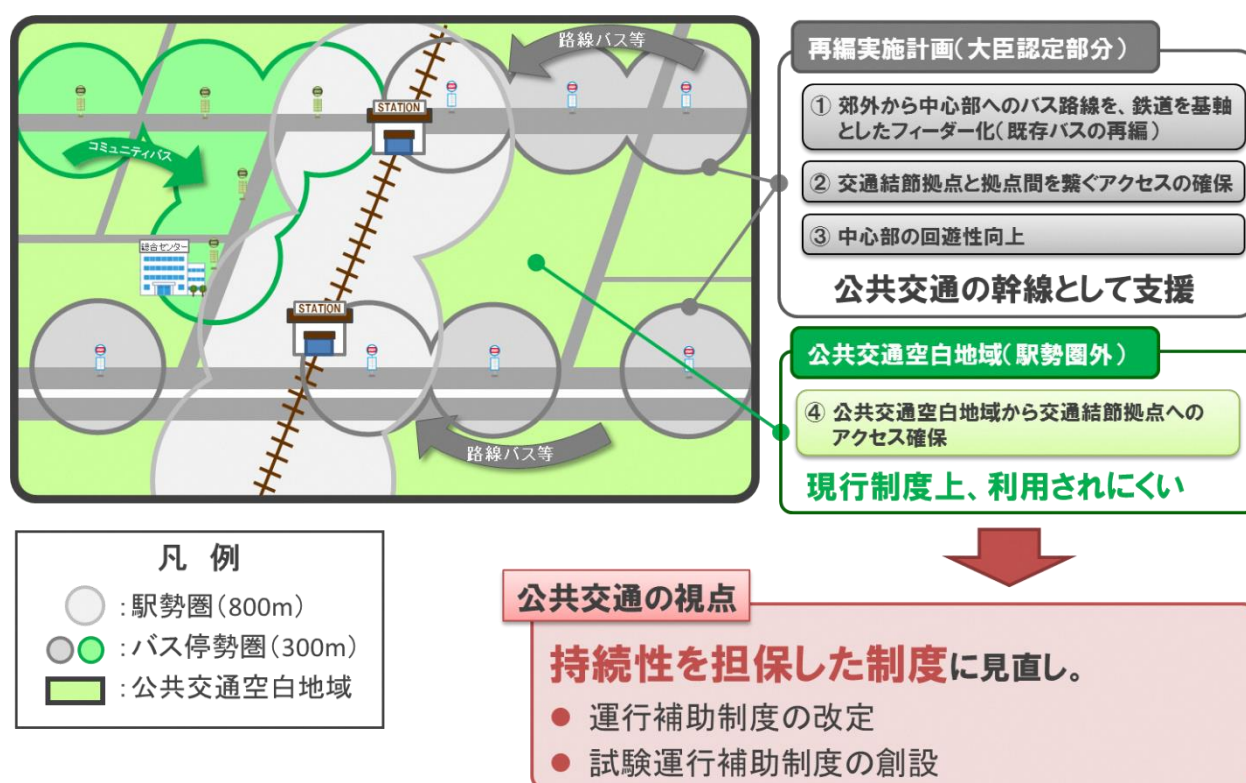


図 10.1 視点による線引き

【公共交通の視点が当てはまらない地域】

公共交通空白地域（④）において、公共交通の視点が当てはまらない地域として、需要が見込めず、公共交通によるカバーが困難となる地域については、セーフティネットとして福祉施策による移動支援を検討する。

コミュニティ協議会や社会福祉協議会、NPO などが主体となり、地域の足を確保していくことも、今後、想定されることから、地域が継続的に運行できる仕組みづくりの構築が必要である。このため、交通部局と福祉部局が連携し、新たな、移動に関する方策の検討を進める。



**安価に、地域が継続的に運行できる仕組みを、
交通と福祉が連携して検討する。**

図 10.2 公共交通の視点が当てはまらない地域

第11章 参考

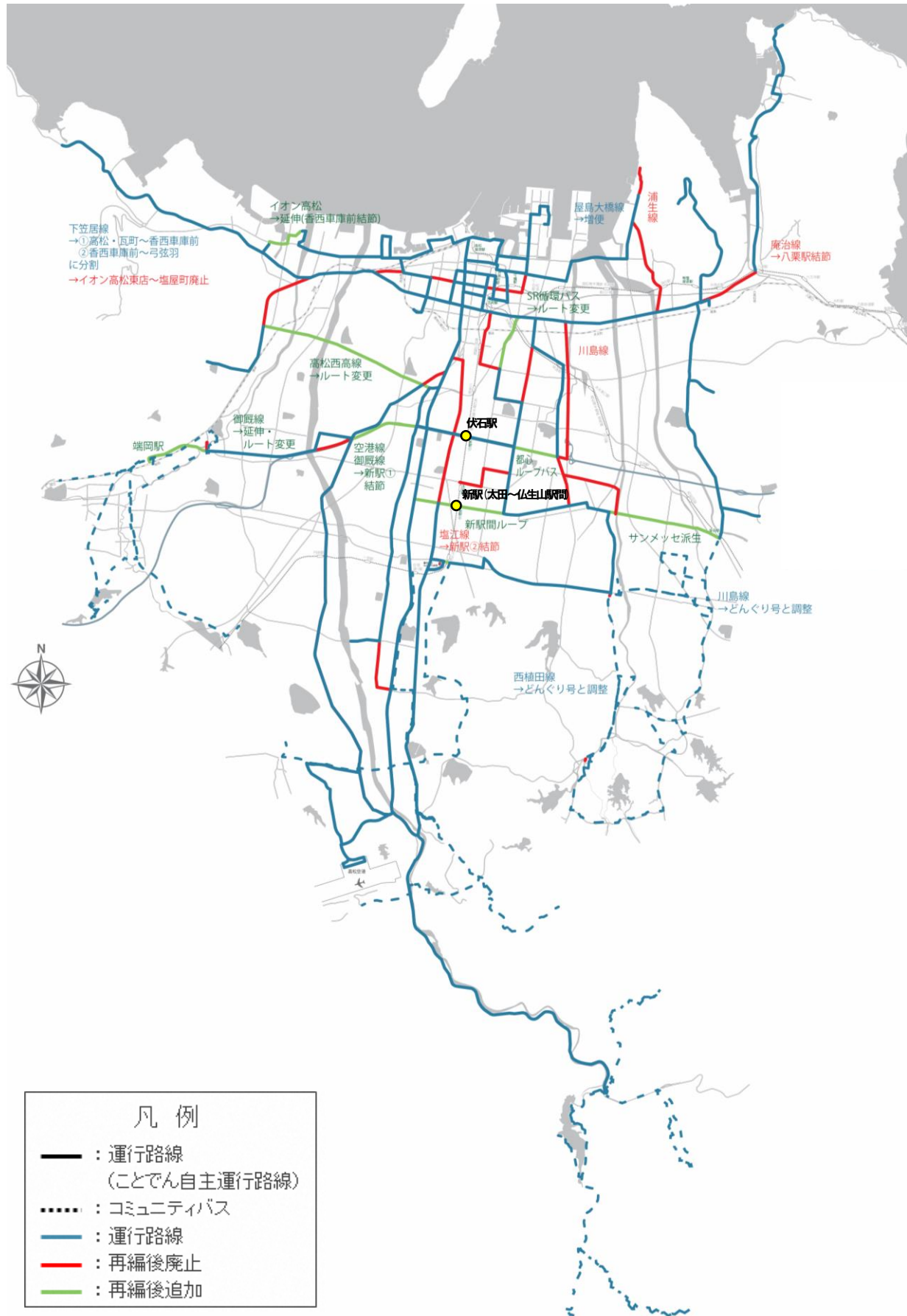
11.1 再編の全体像【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】

現行のバス路線図と、平成 31 年 3 月の「高松市地域公共交通再編実施計画」改定時点において事業者と合意形成された再編完了後のバス路線図を示す。

11.1.1 現行バス路線図【H31.3 時点】

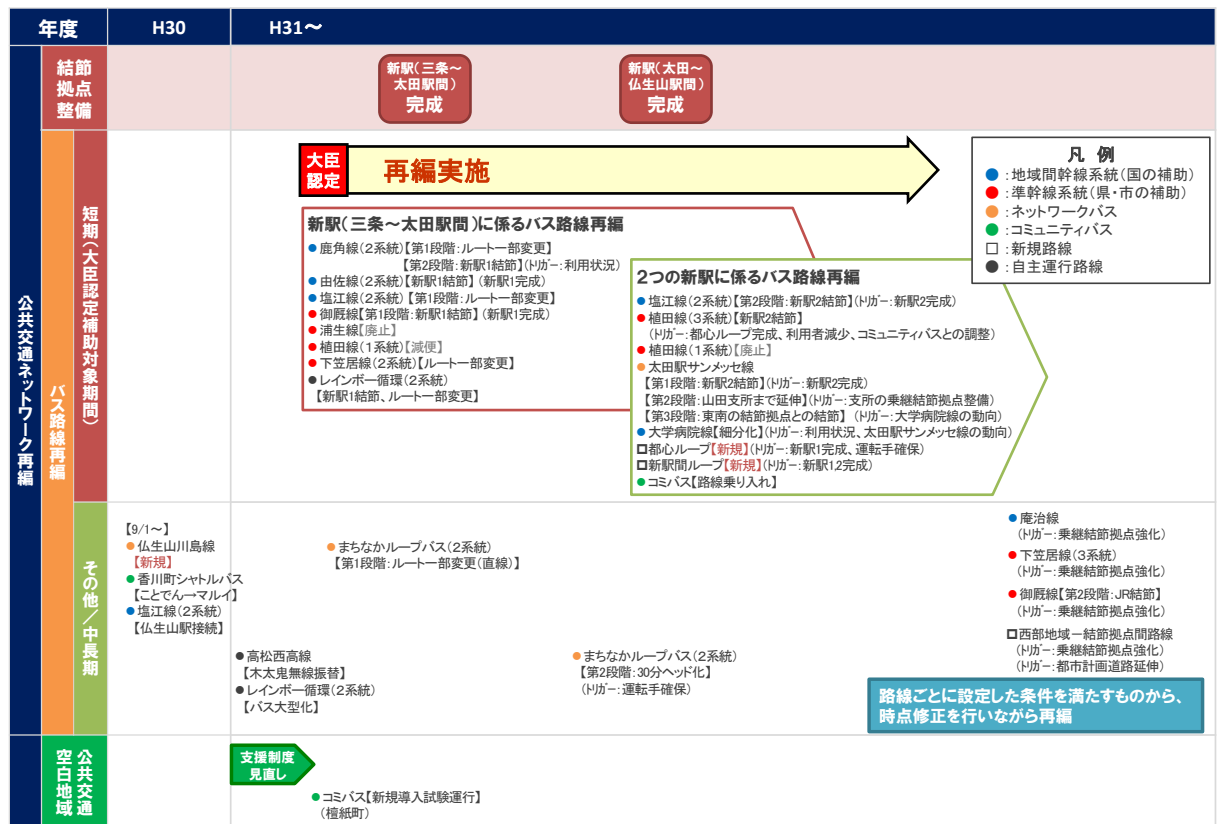


11.1.2 再編完了後バス路線図(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】



11.1.3 実施スケジュール(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】

平成 31 年 3 月の「高松市地域公共交通再編実施計画」改定時点において事業者と合意形成された、再編完了後のバス路線図(案)について、再編のスケジュール(案)を示す。



11.2 タクシーを活用した新たな交通モード導入に向けた実証事業

持続性の観点から、バスでのサービスの維持が困難な路線において、今後の収益化及び社会実装を目指し、幹線バスに代わる、タクシーを活用した変動運賃と相乗りを併用した新モードの創出に向け、実証事業を行う。

令和3年度に行う、第一段階となる社会実験は、既存路線バスが運行しているエリアにおいて、バスからタクシーにモードを変え、配車アプリ等を活用した、現行法でのデマンド運行を実施する。

実証実験概要 既存の仏生山川島線において、路線不定期型のデマンド運行



モード	タクシー
運行形態	デマンド型交通【路線不定期運行】⇒【区域運行】 固定ルート・バス停を想定、予約時に稼働
運行主体	ことでんタクシー 等
配車オペレーションシステム	電腦交通
運行日数	120日 ※2021.10.1～2022.3.31(土・日・祝日及び12/29～1/3は運休)
車両台数	2台
運転手拘束時間	11時間 ※現行の仏生山川島線の拘束時間とほぼ同等 ・山田支所→みんなの病院 7:25→18:23 ・みんなの病院→山田支所 7:52→18:54

実証事業実施に必要な資金の額及び調達方法は以下のとおり。

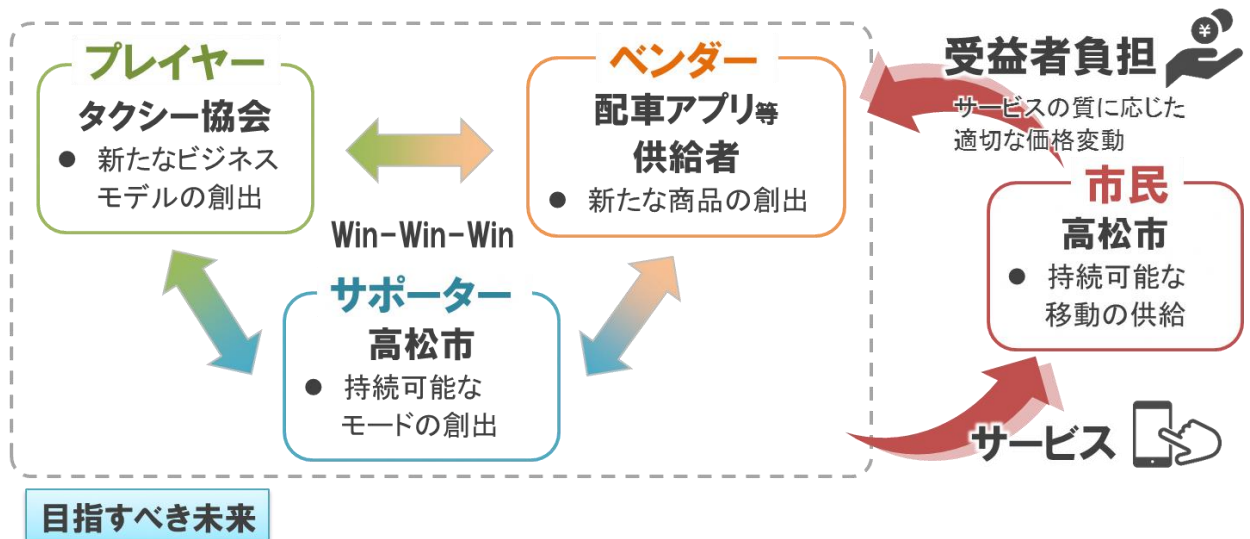
項目		運行補助	総事業費	内訳	調達方法		実施年度
					調達主体	補助金等	
他モードへ移行							
7	仏生山川島線 【新モード導入検討】	ネットワークバス	34,918	運行経費 14,818 配車システム 導入・設定及 び利用料 10,100 実証検証業務 委託 10,000	高松市	新型コロナ ウイルス 感染症対 応地方創 生臨時交 付金を活 用	R3

なお、社会実験の対象となる、平成30年9月から、ネットワークバスとして運行している「仏生山川島線」は、ことでん仏生山駅における電車とバスの乗り継ぎなどの利便性の向上を図る仏生山駅周辺整備に伴い、公共交通の空白地域である三谷・多肥地域の課題を解消するた

め運行しているが、バスでの運行に見合った需要が無いことが課題となっている。

目指すべきアウトプットとして、タクシーにおける変動運賃と相乗りを併用した新モードを創出していくものだが、特に重要な点として、地域住民の移動手段を確保していくため、サービスに見合った受益者負担となる仕組みを作ることにより、これまでの行政が全て支えるモデルから、官民連携による持続可能なモデルへ転換させ、タクシー事業はビジネスとして成り立たせ、運行経費の欠損を補助する制度からの転換を図っていきたいと考えている。

タクシーにおける変動運賃と相乗りを併用した新モードの創出 (規制改革＋ソリューションの提案)

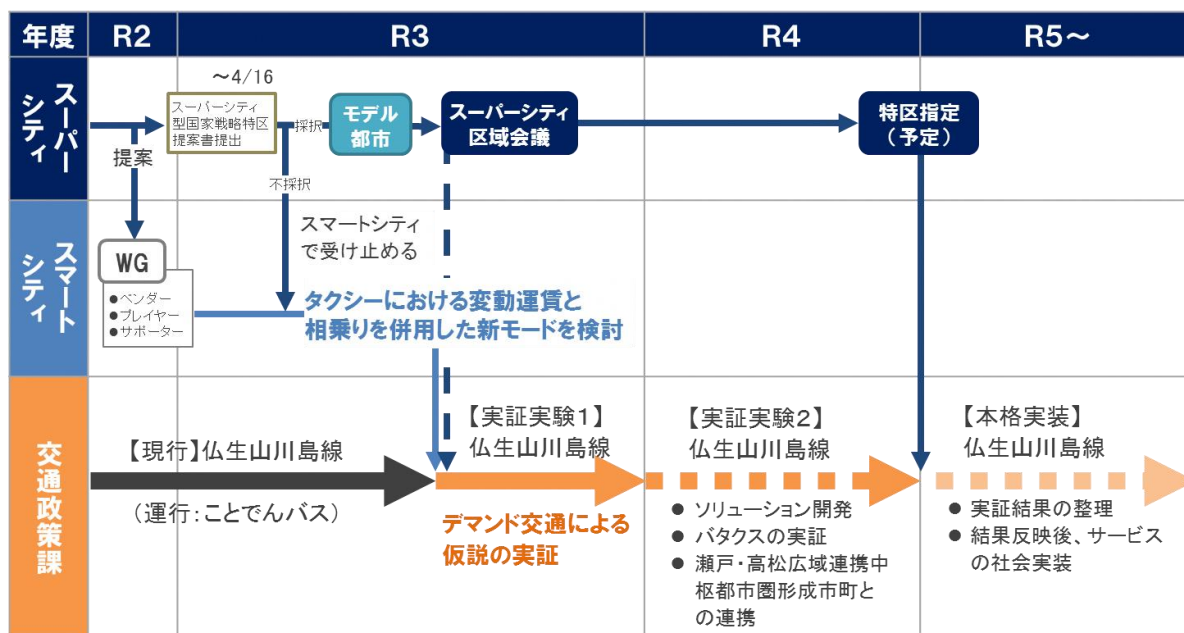


行政が全て支えるモデルから、官民連携による持続可能なモデルへ

- 現行タクシー事業の延長で、ビジネスモデルを創出 ➡ **需要に見合った運行経費**
- サービスに見合った価格設定 ➡ **受益者負担の適正化**

本件については、令和3年度スーパーシティ型国家戦略特別区域の指定に関する公募において、「バスとタクシーの隙間を埋めるサービスを作る」という想いから名付けた「バタクス」として提案しているものである。

スーパーシティ型国家戦略特別区域のモデル地区に採択された場合は、国のスケジュールに従い、また、不採択となった場合でも、スマートシティでのワーキングとして進めていきたいと考えている。



11.3 市域外を含めた広域の移動デザイン

瀬戸・高松広域連携中枢都市圏ビジョンにおいて、地域公共交通再編事業を掲げ、ネットワークの未接続が課題となっている行政区域外との公共交通によるネットワーク化に取り組むこととしている。

このため、本市が進めているバス路線再編とともに、圏域における公共交通ネットワークを形成していくため、周辺市町（東かがわ市、さぬき市、三木町、綾川町）と連携した広域的な移動サービスのデザインを図る。

※連携中枢都市圏構想：

人口減少・少子高齢社会にあっても、地域を活性化し、経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするために、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する政策。

11.4 その他

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱等に基づき、補助系統路線への支援を行うとともに、本計画の実施予定期間における、再編により軽減される費用については、持続可能な公共交通体系の構築に寄与するものとなるよう、公共交通空白地域における支援や、モビリティマネジメント等に活用できるよう、今後検討していく。